Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 31 (624) год издания 8-й | Среда, 19 апреля 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Большевистскую поддержку патриотическому начинанию экипажа теплохода «Мичурин». Стахановский план — всем судам морского флота (1 стр.).

Н. Сапетов — Великий Ленин — создатель большевистской партии (2 стр.).

В. Чернский, А. Анохин — Поднять роль партийных собраний на судах (2 стр.).

Н. Кишиневский — Важные вопросы решаются наспех (2 стр.).

Выше уровень эксплоатационной работы на флоте. С совещания хозяйственного актива Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов (3 стр.).

К. Гемп — Первооткрыватели неизвестных земель (4 стр.).

В морских бассейнах страны (4 стр.).

А. Сорокин — Первые матчи. Спортивное обозрение (4 стр.).

Новый почин моряков-черноморцев

Как полноводная река, широкая и могучая, всюду и везде бурлит творческая инициатива миллионных масс трудящихся нашей страны. Каждый день обогащает нашу жизнь все новыми проявлениями новаторства, замечательными начинаниями людей труда, смело ломающих старое, отжившее, прокладывающих новые пути во всех отраслях науки и техники. Всемерно поддерживая творческую инициативу тружеников города и деревни, коммунистическая партия вдохновляет и организует всенародное социалистическое соревнование за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки, расчищает путь всему новому, передовому, прогрессивному.

Впервые за многовековую историю человечества социализм позволил миллионам трудящихся нашей страны полностью проявить себя, развернуть свои способности, свои таланты. Стахановцы — это люди новые, особенные, указывает товарищ Сталин, выросшие в условиях великих побед социалистического строя в нашей стране. Стахановцы — это люди культурные и технически подкованные, дающие образцы точности и аккуратности в работе, умеющие ценить фактор времени в работе и научившиеся считать время не только минутами, но и секундами. Они свободны от консерватизма и застойности, идут смело вперед, ломая устаревшие технические нормы и создавая новые, более высокие. Они вносят поправки в проектные мощности и хозяйственные планы, они являются людьми, вполне овладевшими техникой своего дела и умеющими выжать из техники максимум того, что можно из нее выжать.

Непрерывно двигать вперед культуру производства, повышать производительность труда, вскрывать и вводить в действие все новые дополнительные резервы для успешного выполнения заданий Родины, быстро перенимать все новое, передовое стало законом советских людей. Свободные от цепей капиталистического рабства, от эксплоатации, ужасов безработицы, голода и нищеты, советские люди трудятся с вдохновением, рассматривая свой труд как вклад в великое дело строительства коммунизма.

Социалистическое соревнование — это живой родник, изобилующий богатством форм, средств и замечательных начинаний. Только подлинно свободный творческий труд, каким стал он в нашей стране, может дать такое обилие, такое многообразие инициативы и новаторства. Социалистическое соревнование, с новой силой развернувшееся на флоте накануне первомайского праздника, помогает экипажам судов лучше использовать имеющиеся на морском транспорте резервы для досрочного выполнения годового плана перевозок. Черноморские моряки, горячие патриоты нашей социалистической Отчизны, являются зачинателями многих замечательных форм социалистического соревнования, родившихся на морском флоте. Достаточно назвать новаторский почин экипажа теплохода «Краснодар», который положил начало стахановскому походу за увеличение провозной способности флота, за дальнейшее использование огромных резервов морского транспорта. Сегодня мы печатаем материалы о новом патриотическом почине моряков-черноморцев, о стахановском плане экипажа теплохода «Мичурин». Это начинание—яркое свидетельство горячей любви к своему социалистическому государству, высокой политической сознательности советских моряков, стремящихся быстрее претворить в жизнь послевоенную сталинскую пятилетку.

Экипаж теплохода «Мичурин» заслужил на Черном море добрую славу. Когда были созданы первые регулярные линии между портами Поти, Жданов и Одесса, моряки-мичуринцы применили стахановский скоростной график движения судов и добились перевыполнения рейсовых заданий. Когда теплоход нуждался в срочном заводском ремонте, они выполнили значительную часть работ своими силами, и судно продолжало бесперебойно плавать и перевозить грузы для народного хозяйства страны. Моряки-мичуринцы любят свой корабль, берегут его честь. Передовой экипаж перевыполнил план перевозок первого квартала 1950 года, достойно встречает первомайский праздник.

Коммунистам должны быть свойственны инициатива, непрерывные поиски нового, творческий труд, горение. На каждом участке социалистического строительства коммунисты проявляют свою инициативу, свой почин, выступают вожаками, организаторами масс. Особенно большую настойчивость призваны проявлять коммунисты в борьбе за выполнение государственных планов. Быть примером в труде — долг каждого члена большевистской партии.

Именно так понимают свою задачу коммунисты теплохода «Мичурин». Душой всех замечательных начинаний на корабле выступает судовая партийная организация, постоянно смотрящая вперед, не удовлетворяющаяся достигнутым. Сплоченный и инициативный коллектив коммунистов и комсомольцев постоянно заботится о том, чтобы с честью выполнять план перевозок, вдохновляет моряков на высокопроизводительный труд.

Стахановский план экипажа теплохода «Мичурин» — новый ценный вклад в развитие социалистического соревнования на морском транспорте. Стахановский план, тщательно и горячо обсужденный всем экипажем,—это конкретные социалистические обязательства моряков передового судна, стремящихся использовать новые возможности для повышения производительности труда. Ценность этого плана заключается в том, что в нем указаны люди, ответственные за реализацию каждого обязательства, намечены пути и методы, какими этот план будет осуществляться.

Каждый пункт стахановского плана «Мичурина» является наглядной иллюстрацией возросшего уровня социалистической сознательности моряков, их патриотической заботы о благе Родины, об интересах советского государства. Работая по стахановскому плану, моряки обязались к 22 июня выполнить программу второго квартала и сэкономить 193 часа эксплоатационного времени. За счет этого решено перевезти дополнительно 5.200 тонн груза и сделать 1 миллион 605 тысяч тонно-миль.

Вряд ли нужно доказывать всю важность продления межремонтного периода плавания судна для увеличения перевозок. Утверждая стахановский план, моряки теплохода «Мичурин» обязались провести средний ремонт главных двигателей теплохода силами экипажа в процессе эксплоатации корабля. Это дает возможность на два месяца сократить стоянку судна во время предстоящего ремонта на заводе. Намечая пути экономии горючего и смазочных материалов, экипаж «Мичурина» обязался ежемесячно сберегать такое количество топлива и смазочных материалов, которое потребуется для суточной работы судна.

В стахановском плане экипажа теплохода «Мичурин» намечены конкретные пути дальнейшего развития соревнования за увеличение скорости, за лучшее использование грузоподъемности судна. Моряки разработали также ряд мероприятий, обеспечивающих снижение себестоимости перевозок, внедрение подлинного хозяйственного расчета.

Патриотический почин экипажа теплохода «Мичурин» кладет начало большой работе по дальнейшему использованию огромных резервов, которые имеются на морском транспорте. Примеру «Мичурина» уже последовали экипажи судов «Генерал Черняховский» и «А. Чехов». Бюро Одесского областного комитета партии приняло решение, одобряющее новую инициативу экипажа теплохода «Мичурин». Этот почин начинает широко распространяться среди черноморских судов. Важно, чтобы наши политорганы, партийные, профсоюзные, комсомольские организации развернули широкую пропаганду почина команды теплохода «Мичурин», мобилизовали моряков на использование всех возможностей для досрочного выполнения плана перевозок. Пропагандировать опыт передовиков — долг всех бассейновых газет морского флота. Примером в этом отношении может служить черноморская газета «Моряк», вовремя подхватившая инициативу мичуринцев и горячо пропагандирующая ее на флоте.

«Наша обязанность состоит в том, — сказал в докладе о 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции тов. Г. М. Маленков, — чтобы и впредь опираться на передовое, всеми силами поддерживать его, всемерно приумножать и распространять прогрессивные начинания и положительные примеры нашей работы, вести дело так, чтобы все мы равнялись на достижения новаторов, передовых советских людей».

Равнение на передовиков — закон всей нашей жизни и работы. Изучать и обобщать, пропагандировать и внедрять опыт новаторов флота — большевистский долг партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, хозяйственных руководителей морского транспорта.

Социалистическое соревнование является тем коммунистическим методом строительства социализма, который помогал и помогает советским людям успешно решать все народнохозяйственные задачи. Славный почин экипажа теплохода «Мичурин» поможет морякам с честью выполнить свой долг перед Родиной, досрочно завершить годовой план перевозок.

Большевистскую поддержку патриотическому начинанию экипажа теплохода „Мичурин"

Стахановский план—всем судам морского флота

ВО ГЛАВЕ СОРЕВНОВАНИЯ — КОММУНИСТЫ

Вместе со всей страной стахановцы и новаторы судов Черноморского бассейна прилагают все усилия к тому, чтобы досрочно выполнить государственный план последнего, завершающего года послевоенной сталинской пятилетки. Огромным трудовым под'емом и политической активностью ознаменовали черноморцы в декабре прошлого года подготовку к празднованию 70-летия великого вождя советского народа товарища И. В. Сталина. Социалистическое соревнование в дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР приняло невиданный размах.

В предмайские дни на судах Черноморского сухогрузного пароходства снова развернулось соревнование в честь славного международного праздника трудящихся.

Закончился первый квартал. Прошло всего лишь три месяца 1950 года, а на всех участках Черноморского бассейна родились десятки начинаний, примеры творческой инициативы стахановцев-новаторов. Применяя методы передовых тружеников страны социализма, черноморцы изыскивают пути к повышению провозной способности флота, наибольшей экономии топлива, смазочных и других материалов, лучшей организации труда, улучшению финансовых, качественных показателей.

Славу передового корабля Черноморского флота давно завоевали своему судну моряки теплохода «Мичурин». Еще в 1947 году, когда на Черном море зародились первые регулярные линии между портами Поти, Жданов и Одесса, экипаж теплохода «Мичурин» применил скоростной график движения судов, разработанный эксплоатационной службой пароходства. Моряки «Мичурина» по-стахановски боролись за осуществление всех требований скоростного графика и, широко развертывая методы комплексного социалистического соревнования, в тесном содружестве с портовиками Одессы, Поти и Жданова обеспечили значительное перевыполнение рейсовых планов перевозок. На работу передового экипажа было обращено внимание всего флота, его опыт перенимали моряки других кораблей.

Организатором всех замечательных начинаний на корабле выступает сплоченный и инициативный коллектив коммунистов и комсомольцев. Помощник капитана по политической части тов. Евтихиевич и секретарь парторганизации тов. Сорокин чутко прислушиваются к голосу коммунистов, постоянно изучают и анализируют ход выполнения социалистических обязательств, поддерживают и распространяют инициативу передовиков. Парторганизация проявляет кровную заботу о выполнении плана, о том, чтобы побольше перевезти грузов и чтобы перевозка обошлась государству как можно дешевле.

Еще в 1947 году теплоход нуждался в сложном заводском ремонте. Когда подошли плановые сроки ремонта судна, коммунисты корабля, обсудив возможности экипажа и посоветовавшись с начальствующим составом, со стахановцами, пришли к выводу, что, пока будут подготовлены материалы, необходимые запасные части, надо продлить срок нахождения судна в эксплоатации. Была составлена программа осуществления целого ряда профилактических мероприятий и ремонта отдельных агрегатов и механизмов корабля силами экипажа. Моряки привыкли держать свое слово. За словом всегда следуют стахановские дела. Они выполнили намеченную программу, и судно продолжает успешно и бесперебойно плавать и перевозить грузы народному хозяйству страны.

На этом стахановцы не успокоились. Не почивать на лаврах, а постоянно искать новое, передовое — неот'емлемое качество советских людей. В поисках неиспользованных резервов, дополнительных возможностей новаторы судна внесли ценную и важную инициативу — произвести средний заводской ремонт главных двигателей без вывода судна из эксплоатации. Это чрезвычайно смелое решение было основано на солидных и обоснованных технических расчетах с учетом неиссякаемой воли, энергии и инициативы моряков. Такая сложная работа впервые проводится на морском флоте.

Душой нового начинания снова выступает партийная организация корабля. Осуществление его поручается коммунистам-механикам тт. Косому и Каменецкому. Они разрабатывают с помощью группового инженера тов. Рубцова, при участии всех моряков машинной команды, подробный технологический процесс ремонта. Сейчас эта большая и весьма ответственная работа находится в процессе выполнения.

Передовой экипаж теплохода «Мичурин» с честью перевыполнил план перевозок первого квартала 1950 года.

Таков результат работы этого коллектива за последние годы. На корабле хорошо поставлена производственно-массовая и политико-воспитательная работа. Моряки любят свой корабль, берегут его честь и славу. Здесь нет текучести кадров. Трудовая дисциплина соответствует высоким требованиям, пред'являемым к советским морякам.

КАК РОДИЛАСЬ НОВАТОРСКАЯ ИДЕЯ

Самая ценная черта партийной организации теплохода — постоянно смотреть вперед, не довольствоваться достигнутым. Крепко придерживаясь этого большевистского правила, моряки при рассмотрении перспектив работы своего судна во втором квартале 1950 года решили разработать подробный стахановский план обеспечения выполнения заданий. В стахановском плане намечено использовать почин московских стахановцев Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова.

Стахановский план теплохода «Мичурин» — весьма ценное и новое начинание на морском флоте. Что собой представляет стахановский план экипажа? Прежде всего это конкретные социалистические обязательства, разработанные в деталях, с указанием сроков их выполнения. По каждому обязательству намечены ответственные за его реализацию люди, указаны пути и методы, какими оно будет осуществляться.

В стахановском плане заложена идея дальнейшего продления межремонтного периода плавания судна благодаря проведению среднего ремонта главных двигателей силами экипажа. Только это одно мероприятие даст возможность на два месяца сократить стоянку судна при предстоящем ремонте на заводе. Намечая пути экономии горючего и смазочных материалов, экипаж «Мичурина» взялся ежемесячно экономить такое количество топлива и смазочных материалов, которое требуется для суточной работы судна в ходу.

Работая по стахановскому плану, моряки обязались к 22 июня выполнить план второго квартала и сэкономить 193 часа эксплоатационного времени. За счет этого намечено перевезти дополнительно 5.200 тонн груза и сделать 1 миллион 605 тысяч тонно-миль.

Осуществить указанное обязательство намечено за счет правильного распределения нагрузки по цилиндрам главного двигателя и тщательного ведения теплового контроля за их работой. Это позволит увеличить среднесуточную скорость судна на 12 миль против плана и сэкономить 25 часов эксплоатационного времени. Решено сократить время прохождения каналов, избирать кратчайшие пути следования судна, а рулевым отлично держать корабль на курсе, сократить стояночное время в портах под грузовыми операциями, а также экономить время на оформлении документов, зачистке трюмов и т. д.

В стахановском плане предусмотрено лучшее использование грузоподъемности и грузовместимости судна не только за счет снятия излишнего балласта и ненужного имущества, но и за счет рационального сокращения запасов бункера и воды на каждый рейс. Это обеспечит перевозку сверх плана одной тысячи тонн груза и даст 500 тысяч тонно-миль.

В процессе эксплоатации судна силами команды предусмотрено провести установку дополнительного двигателя дизель-динамо и ремонт грузовых устройств корабля, с полным восстановлением их паспортной мощности.

ПЕРЕДОВЫЕ МЕТОДЫ ТРУДА — В ОСНОВУ БОРЬБЫ ЗА ПЛАН

Моряки разработали также ряд мероприятий, направленных к всестороннему внедрению подлинного хозяйственного расчета на судне для того, чтобы снизить себестоимость тонно-мильной продукции. Широко используются на судне передовые методы организации труда, соревнование за отличные судовые вахты, повышение производственной квалификации членов экипажа.

В стахановском плане предусматривается улучшение культурно-бытового обслуживания экипажа, повышение уровня всех видов культурно-массовой работы. На корабле уже имеются хоровой кружок, кружок литературного чтения, музыкальный кружок. Регулярно проводится работа в спортивных кружках. Вся молодежь корабля активно готовится к сдаче норм на значок ГТО. Широко развернута заочная учеба молодежи для получения среднего образования. Матросы готовятся к сдаче государственных экзаменов на штурманов и электриков.

В под'еме уровня политической учебы экипаж видит главное условие успеха стахановского плана. На корабле организована и работает лекторская группа, в которой активно участвует начальствующий состав.

Так выглядит в общих чертах стахановский план экипажа теплохода «Мичурин». Его конкретность представляет одну из самых главных черт этой, по существу, программы организационно-технических мероприятий экипажа в борьбе за государственный план.

Бюро Одесского областного комитета партии приняло решение, одобряющее новую инициативу экипажа теплохода «Мичурин». Примеру «Мичурина» уже последовали моряки судов «Генерал Черняховский» и «А. Чехов». Он начинает широко распространяться среди экипажей всех черноморских судов. Однако руководство пароходства (начальник тов. Данченко) и политического отдела (начальник тов. Луценко) ограничилось только приказом, но никаких действий в этом направлении пока не видно.

Стахановский план экипажа, как показал опыт, должен составляться при самом активном участии и содействии отделов управления пароходства и политического отдела, которым следует помочь морякам в изыскании всех внутренних резервов. При составлении стахановского плана теплохода «Мичурин» так и было. Старший диспетчер пароходства инженер тов. Мошинский, групповой инженер механико-судовой службы тов. Рубцов и заместитель начальника планового отдела пароходства тов. Королева приняли непосредственное участие в составлении стахановского плана теплохода «Мичурин». Все материалы были рассмотрены сначала на совещании начальствующего состава. Начальствующий состав судна по каждому мероприятию, занесенному в стахановский план, подробно советовался с членами экипажа.

Обсужденный на совещании начальствующего состава стахановский план был вынесен для рассмотрения на общее собрание экипажа. Моряки тщательно и горячо обсуждали все пункты плана, выдвигали новые обязательства, намечали пути движения вперед. Общее собрание единодушно утвердило стахановский план.

Экипаж выделил лучших своих людей для подписания важного документа. Под текстом стахановского плана поставили свои подписи электрик Алексей Горбань и матрос Павел Горобец, более двух лет подряд выходящие победителями в соревновании по профессиям, представители командования судна, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

Осуществление стахановского плана началось. Но экипажу теплохода «Мичурин» требуются активная, подлинно товарищеская поддержка коллективов заводов имени А. Марти и Черноморского пароходства в изготовлении запасных частей для ремонта главных двигателей, помощь портовиков Одессы, Поти и Жданова в скоростной обработке судна, помощь всех служб и отделов управления Черноморского сухогрузного пароходства.

Широкую дорогу и большевистскую поддержку новому начинанию на флоте!

Коллективный корреспондент газеты «Морской флот» — редакция черноморской бассейновой газеты «Моряк».

Постановление Одесского обкома КП(б)У

Бюро Одесского обкома КП(б)У своим постановлением от 10 апреля с. г. поддержало патриотический почин экипажа теплохода «Мичурин», разработавшего стахановский план работы судна на второй квартал 1950 года, который предусматривает внедрение передовых методов и изыскание новых резервов для улучшения деятельности флота.

Бюро обкома КП(б)У обязало управления и политические отделы Черноморских сухогрузного и нефтеналивного пароходств, а также руководителей Антарктической китобойной флотилии «Слава» и «Черномортехфлота», партийные, профсоюзные и комсомольские организации этих учреждений:

всемерно популяризировать и распространять ценный почин экипажа теплохода «Мичурин»;

командировать на суда инженерно-технических работников управлений для оказания помощи экипажам в составлении стахановских планов;

руководителям Одесского порта, заводов им. А. Марти и Черноморского пароходства предложено оказать всемерную помощь экипажам судов в выполнении обязательств, взятых по стахановскому плану.

Перевозки грузов в счет 1951 года

ВЛАДИВОСТОК. **(По радио).** Моряки Дальневосточного бассейна готовят достойную встречу международному празднику трудящихся—дню 1 Мая. Во главе соревнующихся — экипажи пароходов «Гоголь», «Новгород», «Уэллен», теплохода «Смольный». Эти суда завершили пятилетний план перевозок грузов и сейчас работают в счет 1951 года.

На-днях моряки парохода «Гоголь» подвели итоги своей работы в первом квартале. За три месяца ими перевезено более 5.000 тонн сверхпланового груза.

Скоростными методами

ЖДАНОВ. **(По радио от наш. корр.).** По-стахановски трудятся портовики Жданова в предмайские дни. Развертывая социалистическое соревнование, коллектив порта стремится не задерживать суда под обработкой, досрочно отпускает их в море. Недавно в порт Жданов прибыл пароход «Курск». Разгрузка судна началась сразу же после того, как пароход ошвартовался у причала. Крановщики работали ночью при свете ярких электрических огней. Применяя беспаловские методы труда, они закончили работу досрочно и разгрузили судно за 17 часов.

ТРУДОВОЙ ПОД'ЕМ

БОРТ ПАРОХОДА «ВОЛОГДА». **(По радио).** Готовясь достойно встретить международный праздник трудящихся — 1 Мая, моряки нашего парохода решили выполнить апрельский план по тоннам и тонно-милям на 110 проц., сделать полрейса на сэкономленном топливе, увеличить скорость судна на 0,3 мили в час.

Экипаж парохода развернул социалистическое соревнование за успешное выполнение своих обязательств.

М. ТИХОМИРОВ,
капитан парохода «Вологда».

К 1 МАЯ — В ПЕРВЫЙ РЕЙС

МУРМАНСК. **(Наш корр.).** Пароход «Верхоянск» встал на ремонт. Моряки дали слово закончить его к 20 апреля с тем, чтобы судно вышло в первый рейс к 1 Мая.

Экипаж прилагает все усилия к тому, чтобы быстрее ввести судно в эксплоатацию. Второй механик тов. Ольшевский вместе с машинистами тт. Макий и Лейтен заканчивает переборку котельной арматуры, выполняя задание на 175—200 проц.

Бригада кочегаров в составе тт. Савченко, Яцыленко, Сыбер, Оса покрасила бункеры, очистила от ржавчины механизмы.

Члены палубной команды — старший матрос тов. Андреев, комсомольцы тт. Николаев и Тасуя—покрасили палубные надстройки, трубу и мачты, выполнив задание на 200 проц.

Выставка, посвященная жизни и деятельности В. И. Ленина

ВЛАДИВОСТОК. **(Наш корр.).** Моряки Дальневосточного бассейна готовятся широко отметить восьмидесятилетие со дня рождения Владимира Ильича Ленина. В клубах, библиотеках, красных уголках устраиваются выставки произведений Владимира Ильича, фотомонтажи, витрины, посвященные жизни и деятельности основателя большевистской партии и Советского государства. Лекторы политотдела читают на судах лекции и доклады, посвященные Ильичу. Организуется коллективный просмотр кинофильмов о Ленине.

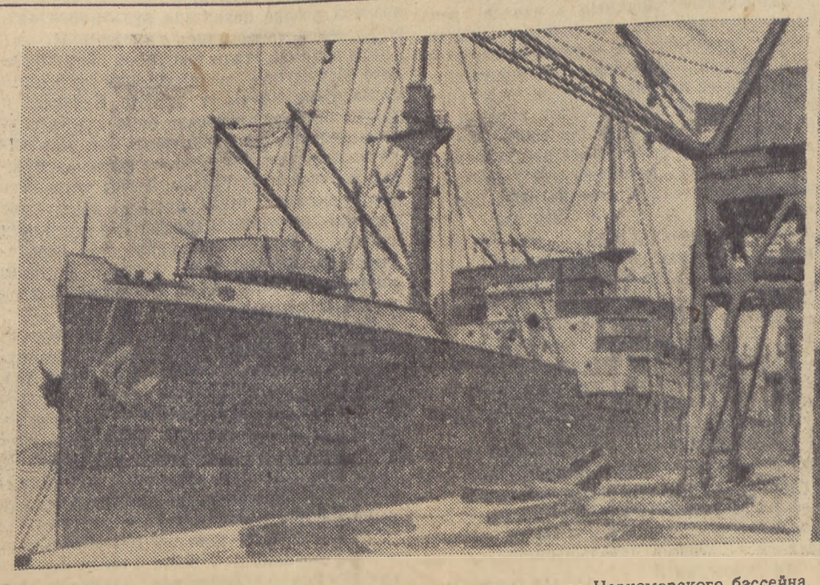
С большой активностью готовятся к знаменательной дате моряки судов «Гоголь», «Михаил Кутузов», «Сибирь», «Максим Горький», «Андре Марти» и многих других.

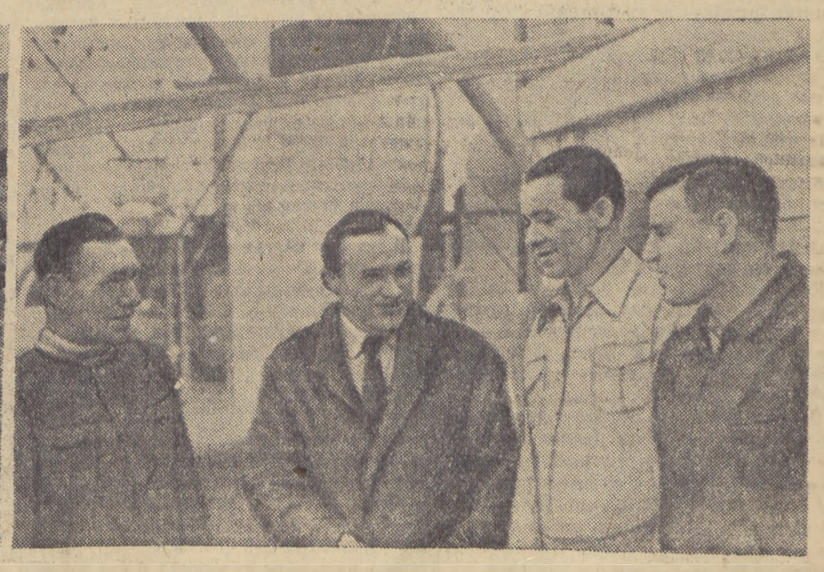
В Горках-Ленинских

Горки-Ленинские... Бесконечно дорогие и близкие каждому советскому человеку места. Здесь в старинной подмосковной усадьбе продолжительное время жил и работал величайший гений пролетарской революции Владимир Ильич Ленин. В Горках Ленин неоднократно встречался и советовался по важнейшим вопросам жизни и деятельности большевистской партии и Советского государства со своим боевым соратником товарищем И. В. Сталиным.

Сейчас в двухэтажном доме с белыми колоннами, хорошо известном миллионам людей по фотографиям и волнующим кадрам фильма «Клятва», открыт музей. Многое здесь сохранено в таком виде, как было при жизни Владимира Ильича. В ряде комнат собраны многочисленные документы и фотографии, показывающие титанический труд Ленина — организатора и вождя большевистской партии, создателя первого в мире социалистического государства. Документы музея отображают идейное и боевое содружество великих вождей трудящихся В. И. Ленина и И. В. Сталина.

Сейчас, когда страна готовится отметить 80-летие со дня рождения Владимира Ильича, в Горках-Ленинских особенно многолюдно.





Экипаж теплохода **«Мичурин»**—один из передовых коллективов Черноморского бассейна. Сейчас моряки этого судна начали работать по стахановскому плану. **На снимках** — теплоход «Мичурин» в Одесском порту; стахановцы судна (слева направо): боцман **П. Шимченко**, электрик **А. Горбань**, моторист **П. Мазур** и электромеханик **Л. Сорокин**.

Фото В. Богданова.

Великий Ленин—создатель большевистской партии

К 80-летию со дня рождения В. И. ЛЕНИНА

22 апреля исполняется 80 лет со дня рождения великого Ленина — гениального вождя и учителя трудящихся всего мира. Ленин — величайший ученый, корифей революционной науки, создатель и организатор великой партии большевиков и Советского государства.

Имя Ленина — родное и близкое имя для сотен миллионов трудящихся, знамя, зовущее человечество вперед, к победе коммунизма. Всю свою замечательную жизнь Владимир Ильич Ленин отдал делу рабочего класса. Еще юношей он вступил в революционное движение. Узнав в 1887 году об аресте своего старшего брата, народовольца Александра Ульянова, готовившего покушение на царя, Владимир Ульянов сказал: «Нет, мы пойдем не таким путем. Не таким путем надо итти».

И Ленин выбрал иной путь — путь марксизма, путь, по которому должна пойти революция, ее боевой авангард — партия рабочего класса. Он указал, что передовые представители рабочих должны усвоить идеи научного коммунизма, идею об исторической роли русского рабочего класса. Ленин и Сталин уверенно повели именно по этой прямой дороге пролетариат России с его союзником — трудовым крестьянством к победе великой социалистической революции. Ленин и Сталин боролись за создание подлинно революционной, монолитно сплоченной партии, неустанно выращивали партию нового типа.

* * *

В конце прошлого века капитализм вступил в последнюю свою стадию — империализм. Началась эпоха пролетарских революций, открытых классовых схваток и битв. Бурно растет и ширится рабочее движение, растет и крепнет пролетариат. Назревает необходимость решительных боевых действий, необходимость иметь смелого политического организатора, идейно сильного руководителя масс, вождя, способного поднять пролетариат на революционную борьбу за власть, разрешить задачи надвигающейся революции.

Это могла сделать только боевая пролетарская партия, основанная на учении Маркса и Энгельса, а не реформистские партии II Интернационала, которые были не в силах повести пролетариат на штурм капитализма. И Владимир Ильич Ленин поставил перед русскими марксистами задачу создать партию нового типа.

В отличие от оппортунистических социал-демократических партий Западной Европы новая партия должна была стать смелой, боевой партией социальной революции, овладевшей передовой революционной теорией, свободной от оппортунизма, непримиримой к соглашателям и капитулянтам, революционной по отношению к буржуазии и ее власти. Товарищ Сталин говорит, что новые условия классовой борьбы повелительно требовали создания «новой партии, партии боевой, партии революционной, достаточно смелой для того, чтобы повести пролетариев на борьбу за власть, достаточно опытной для того, чтобы разобраться в сложных условиях революционной обстановки, и достаточно гибкой для того, чтобы обойти все и всякие подводные камни на пути к цели». Без такой партии нечего было и думать о свержении капитализма и завоевании диктатуры пролетариата. Ленин и Сталин с 90-х годов прошлого века строили именно такую партию — партию ленинизма.

Ленин глубоко и всесторонне продумывает пути создания партии. Прежде чем организационно оформить партию в единое целое, нужно было идеологически подготовить ее, преодолеть отсталость и косность, узкий практицизм разобщенных местных организаций, очистить учение Маркса от сорняков, которыми его засорили оппортунисты, двинуть это учение вперед, применительно к новым историческим условиям эпохи империализма и пролетарских революций. Нужно было поднять уровень сознательности рабочего класса, подчинить его социалистической идеологии, соединить социализм с рабочим движением.

И Ленин выдвигает план, который он вынашивал в далекой ссылке, — начать построение партии с организации общерусской социал-демократической газеты, воинствующей, идейно непримиримой газеты, которая по-боевому будет пропагандировать и агитировать, явится коллективным организатором, поведет борьбу против «экономистов» и их взглядов, борьбу за создание самостоятельной политической партии российского пролетариата. Такой газетой и явилась созданная и руководимая В. И. Лениным газета «Искра».

Ленин считал, что партия должна состоять из узкого круга профессиональных революционеров, кадров руководящих партийных работников и широкой сети периферийных партийных организаций, из массы членов партии, окруженных сочувствием и поддержкой сотен тысяч трудящихся. Партия должна быть передовым отрядом пролетариата, являться руководящей силой рабочего движения, об'единять и направлять классовую борьбу рабочих. Ленин подчеркивал необходимость соединить революционный под'ем рабочего движения, силу пробуждающегося пролетариата, силу революционеров в одну партию, «к которой потянется все, что есть в России живого и честного».

Эти мысли В. И. Ленин развивает в своей статье «С чего начать?», а затем более широко в книге «Что делать?», которая была направлена против «экономистов» и их главного источника — оппортунизма в международном социал-демократическом движении. Ленин вскрывает корни оппортунизма, разоблачает вред преклонения перед стихийностью, принижения роли социалистического сознания. Он обосновывает значение революционной теории для рабочего движения и для партии. Он борется с «экономистами», которые отрицают необходимость самостоятельной централизованной рабочей партии, умаляют ее значение, отстаивают экономическую борьбу, как главную форму борьбы с капиталистами. Ленин смело и решительно заявляет: «...дайте нам организацию революционеров—и мы перевернем Россию!».

Книга Ленина «Что делать?» идейно разгромила «экономизм», явилась идеологической подготовкой марксистской партии нового типа. Идеологические положения, разработанные и обоснованные Лениным, легли в основу нашей партии.

В июне 1903 года русские социал-демократы под руководством Ленина собирают II с'езд РСДРП, который утвердил программу и Устав партии и построил таким образом рамки для единой партии. Как известно, с'езд вскрыл серьезные разногласия по организационным вопросам, разделившие партию на большевиков и меньшевиков.

Нужно было сбосновать основные организационные принципы большевистской партии. Это и сделал Ленин в мае 1904 года в книге «Шаг вперед, два шага назад», дав решительную отповедь меньшевикам, которые вели разнузданную пропаганду организационной распущенности и расхлябанности, анархистской недисциплинированности. Ленин нанес сокрушительный удар по международному оппортунизму и в организационных вопросах. Ленин отстоял партийность против кружковщины. Он заявил: «У пролетариата нет иного оружия в борьбе за власть, кроме организации».

Партия есть передовой, сознательный, марксистский отряд, — учил Ленин, — неразрывная часть рабочего класса, вооруженная передовой теорией, знанием законов общественной жизни и ее развития, законов классовой борьбы, политический вождь, боевой штаб рабочего класса. Партия — это организованный отряд класса, не только сумма партийных организаций, но и единая система их, отряд, связанный единством воли, действий, дисциплины. Партия — высшая форма организации пролетариата, руководящая всеми остальными организациями рабочего класса. Она есть воплощение связи передового отряда пролетариата с миллионными массами рабочего класса, пользующегося их доверием и поддержкой.

Партия — организация, созданная на началах демократического централизма, с единым уставом, с единой партийной дисциплиной, с единым руководящим органом, основанная на подчинении меньшинства воле большинства, низших партийных организаций высшим.

Партия для сохранения своей целостности, сохранения единства своих рядов должна быть основана на строжайшей дисциплине, одинаково обязательной для всех ее членов — вождей и рядовых.

Таковы организационные положения, выдвинутые Лениным в книге «Шаг вперед, два шага назад», которые и сейчас являются обязательным условием для существования всех коммунистических партий. Книга Ленина явилась организационной подготовкой большевистской партии.

* * *

Поражение царского правительства в русско-японской войне ослабило царизм, приблизило революционный взрыв. В январе 1905 года началась первая русская революция.

Ленин выдвигает основную задачу: вооружение пролетариата, подготовку и организацию вооруженного восстания, установление революционно-демократической диктатуры рабочих и крестьян. Раскольники-меньшевики вредили революции своей предательской, капитулянтской тактикой, нарушали единство рабочего класса в моменты, когда требовалась максимальная его сплоченность. Нужно было определить политическую линию социал-демократии, разработать тактические положения партии.

III с'езд партии — первый большевистский с'езд, собравшийся в апреле 1905 года, в своих решениях о вооруженном восстании, о временном революционном правительстве, об отношении к крестьянскому вопросу наметил четкую линию поведения партии в революции.

Ленин, однако, не ограничился этим. В июле 1905 года выходит в свет его книга «Две тактики социал-демократии в демократической революции». Ленин выдвигает в этой книге три основных положения. Пролетариат может и должен стать гегемоном, руководителем буржуазно-демократической революции в России; его союзником в революционной борьбе является крестьянство, буржуазия должна быть изолирована. Важнейшим средством свержения царизма и завоевания демократической республики является победоносное вооруженное народное восстание. Вслед за выполнением демократических задач должна начаться борьба пролетариата за социалистическую революцию, за перерастание буржуазно-демократической революции в революцию социалистическую.

Ленин беспощадно громит меньшевиков, их мелкобуржуазную тактику, превращающую пролетариат в слепое оружие буржуазии. Ленин дал обоснование большевистской тактике, с помощью которой пролетариат и крестьянство России во главе с партией большевиков одержали в 1917 году величайшую победу. Эта книга Ленина явилась политической подготовкой марксистской партии нового типа.

* * *

После поражения первой русской революции наступили годы реакции. Началось развернутое наступление контрреволюции против марксизма. Тяжелые годы реакции не поколебали воли Ленина, его уверенности в силах рабочего класса. Он видел неизбежность нового революционного под'ема, грядущую революцию.

Следовало отразить все наскоки на марксистскую философию, разбить вредоносные «учения», разоблачить, разгромить врагов марксизма и заложить теоретические основы партии.

Ленин берется за эту задачу и дает решительный бой за чистоту марксистской философии всем антимарксистам. В 1908 году он пишет гениальное произведение «Материализм и эмпириокритицизм», которое вышло в свет в мае 1909 года.

Ленин громит философских реакционеров и путаников, подвергает критике изощрения и выдумки буржуазных идеологов, он творчески обобщает все новые явления в естествознании, открытые за время после Маркса и Энгельса, дальше развивает философские основы марксизма. Эта книга явилась новым этапом в развитии диалектического материализма. Книга Ленина «Материализм и эмпириокритицизм» теоретически подготовила создание марксистской партии нового типа.

* * *

В течение многих лет В. И. Ленин в великом содружестве с И. В. Сталиным настойчиво выращивали большевистскую партию, закаляли ее в борьбе против внешних и внутренних врагов всех мастей и оттенков. Ленин и Сталин вели беспощадную борьбу со всеми, кто пытался столкнуть партию с ее пути, кто пытался отравить разлагающим ядом буржуазной идеологии сознание рабочего класса, кто открыто или лицемерно пытался уничтожить партию. Ленин разоблачает и клеймит предателя иудушку Троцкого, который стремится создать свой центристский, меньшевистский блок, направленный против партии. Сталин горячо поддерживает Ленина в его борьбе.

Разработка Лениным идеологических, организационных, политических и теоретических основ большевистской партии нового типа имела поистине всемирно-историческое значение. «Можно с уверенностью сказать, — пишет товарищ Сталин, — что никогда еще в истории ни одна политическая группа не была так основательно подготовлена к тому, чтобы оформиться в партию, как большевистская группа».

В 1912 году в январе в Праге состоялась Всероссийская партийная конференция. Она подвела итоги борьбы Ленина и ленинцев за создание революционной пролетарской партии, подытожила борьбу за полное размежевание с оппортунистами, изгнала изменников-меньшевиков из своих рядов. Пражская конференция положила начало самостоятельной большевистской партии, партии ленинизма, способной вести пролетариат на борьбу за власть.

Создатели и организаторы партии Ленин и Сталин и дальше продолжали растить и закалять партию. В годы империалистической войны она осталась единственной партией, которая не изменила принципам пролетарского интернационализма, осталась верной и преданной делу социализма и своему учению. Ленин и Сталин подготовили партию, сплотили ее к дальнейшим революционным боям. Созданная и выпестованная ими большевистская партия подняла многомиллионные народные массы на штурм твердынь капитализма и уверенно повела их к победе Великой Октябрьской социалистической революции.

Никогда еще за всю многовековую историю человечества ни одна политическая партия в мире не об'единяла вокруг себя столь широкие слои трудящихся, никогда не пользовалась в народе таким авторитетом и доверием, какие завоевала уже к 1917 году большевистская партия. Ее история после победы Великого Октября — это история созданного большевиками великого Советского государства.

Партия Ленина—Сталина — вдохновитель и организатор социалистической революции — отстояла все ее исторические завоевания в годы гражданской войны против иностранных захватчиков и их наемников — белогвардейцев. В годы мирного социалистического строительства партия Ленина—Сталина повела советских людей на восстановление разрушенного войной народного хозяйства, на борьбу за индустриализацию нашей страны, за коллективизацию сельского хозяйства. Именно партии Ленина—Сталина обязаны все советские люди, всё прогрессивное человечество превращением нашей страны в передовую индустриально-колхозную социалистическую державу — несокрушимый оплот демократии, мира, культуры и прогресса.

Товарищ Сталин говорил в 1943 году, что руководящей и направляющей силой советского народа и в годы мирного строительства и в дни Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков «явилась партия Ленина, партия большевиков».

«Ни одна партия не имела и не имеет такого авторитета среди народных масс, как наша большевистская партия, — указывает товарищ Сталин. — И это понятно. Под руководством партии большевиков рабочие, крестьяне и интеллигенция нашей страны завоевали себе свободу и построили социалистическое общество. В дни Отечественной войны партия предстала перед нами как вдохновитель и организатор всенародной борьбы против фашистских захватчиков. Организаторская работа партии соединила воедино и направила к общей цели все усилия советских людей, подчинив все наши силы и средства делу разгрома врага. За время войны партия еще более сроднилась с народом, еще теснее связалась с широкими массами трудящихся.

В этом источник силы нашего государства».

В этих сталинских словах показаны отличительные особенности большевистской партии: ее всенародный авторитет, ее руководящая роль, ее умение соединять воедино и направлять к одной цели все усилия советских людей, ее неразрывная связь с народными массами.

Вот почему и в послевоенные годы, как и на всем протяжении своего полувекового исторического пути, большевистская партия попрежнему идет во главе советского народа. Ныне, в наши дни, созданная и выпестованная Лениным и Сталиным большевистская партия ведет советских людей к вершинам коммунизма. Она разрабатывает и неуклонно осуществляет грандиозные планы восстановления и дальнейшего всестороннего развития народного хозяйства, невиданные в истории по своим масштабам планы преобразования природы. Она с материнской заботой неуклонно повышает благосостояние советских людей.

Бдительно стоит большевистская партия на страже мира во всем мире. Возглавляя лагерь подлинной демократии и социализма, она беспощадно разоблачает злейших врагов человечества — поджигателей новой мировой войны, провокаторов и авантюристов англо-американского империализма.

Умом, честью и совестью нашей эпохи назвал Ленин большевистскую партию еще в 1917 году. За годы своего существования партия большевиков завоевала непоколебимый международный авторитет, любовь и признательность сотен миллионов трудящихся всего мира. Недавняя триумфальная победа сталинского блока коммунистов и беспартийных на очередных выборах в Верховный Совет СССР — это победа партии Ленина—Сталина, победа ленинизма.

* * *

Заложенные Лениным в начале века идеологические, организационные, политические, теоретические основы большевистской партии незыблемы и нерушимы. Все наиболее крупные события современности неизменно подтверждают величие ленинских идей, исполинскую силу ленинского научно-политического предвидения. В новых условиях исторического развития, в эпоху победы социализма на одной шестой части земного шара бессмертные идеи Ленина творчески развил его великий преемник и продолжатель товарищ Сталин.

Ленин и Сталин дали рабочему классу, всем трудящимся грозное оружие для борьбы против империалистов и их прислужников — всестороннее и глубокое учение, ленинизм. Ленин и Сталин дали рабочему классу и другую могучую силу — организацию, боевую пролетарскую армию, ленинско-сталинскую партию.

Наша партия выросла в мощную руководящую и направляющую силу, вооруженную самой передовой научной теорией. Она образец и пример для всех зарубежных коммунистических партий. Марксистско-ленинское учение и большевистская партия непобедимы!

Н. САПЕТОВ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Важные вопросы решаются наспех

Накануне заседания партбюро секретарь парторганизации Новороссийского порта тов. Колешок, вручив своему техническому работнику длинный список фамилий хозяйственных руководителей, секретарей первичных партийных организаций, бригадиров, механизаторов, коротко распорядился:

— Предупредите: всем явиться на бюро ровно в 16 часов 30 минут.

К этому времени в просторный кабинет были принесены стулья из всех соседних комнат. Такая предусмотрительность оказалась вполне оправданной. На бюро явилось свыше 30 человек.

Чем же была вызвана необходимость в таком широком участии коммунистов в заседании партийного бюро? Ответ можно было найти в самой повестке дня. Она состояла... из 12 вопросов. Три из них относились только к одному восточному участку порта.

Стараясь включить в повестку дня побольше вопросов, тов. Колешок пренебрег главным — тщательной подготовкой их, и это сказалось самым печальным образом на их обсуждении.

По вопросу о ходе подготовки предстоящего собрания работниц порта секретарь парторганизации предоставил слово члену партбюро тов. Гуштурову. Но тот взмолился:

— Александр Максимович, я впервые об этом слышу.

— Неважно, — отрезал тов. Колешок. — Вы председатель портового комитета моряков, вам и докладывать.

Тов. Гуштуров нехотя поднялся со своего места, но тут же выяснилось, что ему и докладывать-то, собственно говоря, не о чем, так как о собрании никто ничего не знал.

Чтобы как-нибудь выйти из создавшегося положения, секретарь парторганизации быстро предложил перейти к избранию комиссии, на плечи которой партбюро переложило всю ответственность за подготовку к собранию женщин-стахановок.

При обсуждении доклада начальника восточного участка тов. Липчанского «О ходе выполнения организационно-технических мероприятий по оборачиваемости вагонов» выяснилось, что начальник участка не готовился к своему выступлению. Докладчик быстро перечислил пункты организационно-технических мероприятий и коротко резюмировал, что выполнено и что осталось еще не выполненным.

Тов. Липчанский ничего также не сказал о предложениях новаторов и стахановцев, направленных на ускорение обработки вагонов. А между тем с этим делом здесь обстоит далеко не благополучно. В феврале простои вагонов составили 2.230 часов. Нередко из-за недоброкачественной погрузки вагоны возвращались обратно на участок.

Докладчика мог бы поправить присутствовавший на заседании начальник механизации порта тов. Ушеренко. Но он под предлогом того, что ничего не знал о предстоящем обсуждении этого вопроса на партбюро, предпочел отмолчаться.

Не подвергли резкой критике ошибки руководителей участка и члены партбюро. Это тем более странно, что, как заявила диспетчер тов. Сокиркина, на участке механизации перегрузочных работ очень много недостатков. Его начальник тов. Липчанский и начальник механизации участка тов. Яковенко затягивают выполнение ценных предложений стахановцев. Так произошло, например, с установками транспортера для переработки руды. Это предложение было проведено в жизнь лишь несколько дней тому назад.

И на этот раз тов. Колешок проявил умение «закруглять» обсуждение очень острых вопросов. По его предложению было принято решение, в котором говорится: «Поручить тт. Булюку и Синдееву проверить действительное положение вещей с выполнением организационно-технических мероприятий на участке». Само собой разумеется, что если бы эта работа была проделана своевременно, то обсуждение на партбюро этого вопроса принесло бы пользу.

Так от одного вопроса к другому все явственнее ощущалось, что подготовка к собранию велась наспех, без глубокого предварительного изучения положения дел на участке. Роль партбюро от этого принизилась. Это особенно чувствовалось во время обсуждения докладов начальников механизации тт. Яковенко, Ущеренко и Блинова «О ходе выполнения решения партбюро от 18 января 1950 года о техническом состоянии восточного участка».

За три предыдущих месяца партбюро трижды обсуждало этот вопрос. В принятых решениях отмечалось, что главный инженер тов. Пышкин и начальник механизации тов. Ущеренко нарушают график постановки кранов на плановый ремонт, что, несмотря на крайнюю запущенность на отдельных участках, подкрановые пути не исправляются. Партбюро осудило порочную практику затяжки ремонта механизмов и потребовало от коммунистов тт. Пышкина и Ущеренко немедленно провести этот ремонт.

Вернувшись к этому вопросу в четвертый раз, члены партбюро имели возможность убедиться в том, что их предыдущее решение не сыграло никакой положительной роли. Ни одно из них не было выполнено. Вместо того, чтобы признать допущенные ошибки, тов. Пышкин пытался свалить всю вину на... сильные морозы, на большой поток весенних грузов, из-за чего якобы нельзя было найти время для ремонта машин и подкрановых путей. Нет нужды доказывать, что при серьезном отношении к делу краны могут круглый год работать бесперебойно.

Этот недостаток в деятельности главного инженера и его помощников партбюро смогло бы подметить еще во время первого обсуждения доклада работников механизации восточного участка и добиться его устранения. Однако партбюро ограничивалось лишь обсуждением на своих заседаниях этих вопросов, не подкрепляло их деловыми решениями и организаторской работой. Таким образом живая практическая работа по осуществлению партийных решений рассматривалась как формальная процедура. От этого получились и печальные результаты.

Нельзя не обратить внимания и на другое очень важное обстоятельство. В ранее принятых партийным бюро решениях отмечалась слабая работа парторганизации отдела механизации восточного участка. Секретарь этой парторганизации тов. Анцелович не улучшает работу. На бюро опять отмечалось, что массово-политическая работа с крановщиками и механиками стоит на низком уровне. Было бы закономерным, если бы на эту сторону дела партбюро обратило особое внимание. Первичная парторганизация—опора партбюро. Через нее оно и должно было добиваться повышения авангардной роли коммунистов, полного выполнения своих решений. Но, к сожалению, в горячем споре с хозяйственными руководителями о сверхурочных работах, о недостающих материалах партбюро не проявило должного интереса к работе парторганизации отдела механизации восточного участка.

Приходится с сожалением констатировать, что, столкнувшись в четвертый раз с невыполнением своих же собственных решений, партбюро не нашло слов для того, чтобы осудить недисциплинированность некоторых товарищей, ответственных за это. Этот факт не послужил поводом для развертывания на бюро деловой критики и самокритики. Обсуждение вопроса закончилось наспех сформулированным предложением секретаря, в котором не было ни оценки создавшегося положения, ни советов, что конкретно нужно сделать в дальнейшем.

В одиннадцатом часу ночи, обсудив лишь 7 вопросов из 12, партбюро закончило заседание. Секретарь парторганизации об'явил, что заседание партбюро переносится... на следующий день.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

Один из лучших стахановцев Ленинградского порта водитель электровоза комсомолец Г. Марахонский.

Фото С. Морозова.

Личный пример

Погрузочный район — один из крупных в Николаевском порту. Здесь работает преимущественно молодежь. Многие из них являются комсомольцами.

Комсомольцы идут в первых рядах соревнующихся, личным примером увлекают за собой остальную молодежь. В районе создано 10 комсомольско-молодежных бригад, которые систематически перевыполняют производственные задания.

Сейчас тут широко развернулось предмайское социалистическое соревнование. Молодые портовики настойчиво борются за досрочное выполнение апрельского плана погрузки и выгрузки.

В социалистическом соревновании первенство удерживает комсомольско-молодежная бригада крановщиков тов. Цыганкова, которая является одной из лучших в порту. Имя бригадира ежемесячно заносится на доску почета. Кроме того, он имеет несколько почетных грамот от обкома комсомола и похвальные грамоты Министерства морского флота.

И это вполне понятно. С первых же дней нынешнего года бригада тов. Цыганкова систематически выполняет задание на 400—445 проц. В дни подготовки кранов к открытию навигации нынешнего года бригада тов. Цыганкова раньше срока закончила ремонт механизмов и сэкономила при этом 18 тыс. рублей.

Не менее высоких показателей в работе добилась другая комсомольско-молодежная бригада погрузочного района, возглавляемая тов. Герасименко. Она также из месяца в месяц больше чем втрое перевыполняет план. На 300 проц. выполняет задание бригада тов. Мовшенко.

Самоотверженно трудится сменный механик комсомолец тов. Гемберг. Комсомолец тов. Чимбирь, работая водителем мотовоза, всегда в исправности содержит эту машину и постоянно перевыполняет норму.

Вступив в предмайское социалистическое соревнование портовиков, комсомольско-молодежные бригады погрузочного района взяли на себя новые, повышенные обязательства. Так, крановщик комсомолец тов. Цыганков вызвал на соревнование крановщика тов. Иващенко, старый водитель автокара тов. Котко со своей бригадой вызвал бригаду водителей автокаров тов. Куланина. В соревнование вступили и другие бригады.

Комсомольцы и молодежь погрузочного района прилагают все усилия к тому, чтобы с честью встретить великий праздник трудящихся — 1 Мая.

В. ЗОРИН.

Поднять роль партийных собраний на судах

Партийное собрание — школа большевистского воспитания коммунистов, трибуна критики и самокритики. На партийных собраниях коммунисты должны открыто, смело, принципиально вскрывать имеющиеся недостатки в работе, называть виновников этих недостатков, критиковать их, невзирая на лица. Острый, критический доклад, серьезная, вдумчивая подготовка повестки дня партийного собрания как нельзя лучше способствуют развертыванию активности коммунистов.

В этом отношении поучителен опыт ряда партийных организаций Эстонского пароходства. На судне «Верхоянск», например, всегда за несколько дней вывешивается об'явление о предстоящем партийном собрании, указывается повестка дня. Партбюро тщательно готовит вопросы к обсуждению на собрании, привлекая к этому членов парторганизации.

Вот характерный факт. Однажды группе коммунистов было поручено подготовить к очередному заседанию партбюро вопрос об улучшении культурно-бытовых условий экипажа судна. Проверка показала, что с этим делом далеко не все благополучно. Иногда задерживалась выдача спецодежды и форменного обмундирования морякам, в красном уголке нехватало культинвентаря, редко демонстрировались кинофильмы.

Эти вопросы стали предметом обстоятельного обсуждения на партийном собрании судна. Коммунисты тт. Ларкин, Будкевич и другие резко критиковали бывшего начальника политотдела пароходства тов. Павленко за нечуткое отношение к бытовым нуждам моряков и их семьям. Чтобы устранить эти недостатки, было принято конкретное решение, результаты которого не замедлили сказаться. Вскоре был приобретен необходимый культинвентарь, выдана морякам спецодежда, чаще стали демонстрироваться звуковые кинокартины.

Хорошо также готовятся и проводятся партийные собрания на пароходе «Волочаевск». Секретарь парторганизации тов. Иванов и члены партбюро всегда советуются с рядовыми коммунистами, выясняют, какие именно вопросы по их мнению следует обсудить на партийных собраниях. На очередном собрании секретарь парторганизации тов. Иванов докладывает о том, как выполняются ранее принятые решения.

Только за последние два-три месяца партийная организация этого судна обсудила ряд важных вопросов, как, например, вопрос о подготовке экипажа к навигации, о политическом просвещении членов и кандидатов ВКП(б), об экономии горючего и смазочных материалов и т. д.

В начале апреля на партийном собрании этого судна обсуждался вопрос о развертывании предмайского социалистического соревнования. Коммунисты высказали мысль о том, чтобы весь экипаж стал на стахановскую вахту в честь 1 Мая и взял на себя конкретные обязательства. Так и было сделано: сейчас на судне активно идет соревнование за досрочное выполнение производственных заданий.

По есть и такие партийные организации судов, которые не уделяют должного внимания подготовке и проведению партийных собраний. Так, например, обстоит дело в парторганизации парохода «Тосно». Партийные собрания здесь созываются нерегулярно, коренные задачи экипажа не всегда решаются до конца. Более трех раз подряд партийная организация этого судна обсуждала вопрос о трудовой дисциплине. Каждый пункт вынесенных на собраниях решений по этому вопросу начинается словами: «предложить», «обязать», «потребовать». Происходит это главным образом потому, что на собраниях не всегда учитываются ценные предложения, высказанные коммунистами.

Не лишне привести и такой пример, характеризующий работу парторганизации. Недавно один из членов партбюро этого судна выступил на партийном собрании с докладом о закреплении опыта политической агитации, накопленного в дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР. О предстоящем докладе коммунисты были поставлены в известность лишь ... за полтора часа до начала собрания. Естественно, что за этот короткий срок никто из них не смог основательно подготовиться к выступлениям.

Несамокритичным было выступление и самого секретаря партийной организации тов. Безрукова. Нельзя же в самом деле назвать самокритикой беглое упоминание о том, что отдельные агитаторы плохо относятся к своим обязанностям. Тов. Безруков даже не назвал ни одной фамилии.

На низком политическом уровне, без должной остроты проходят партийные собрания и на пароходе «Крымов». Глубокого обсуждения того или иного вопроса на них не бывает. Между тем в работе парторганизации имеется немало недостатков, особенно в партийном просвещении. Так, посещаемость коммунистами сети партийного просвещения за последнее время снизилась. Отдельные члены ВКП(б) плохо повышают свой идейный уровень. Нет продуманной системы и плановости в постановке политической пропаганды среди коммунистов. Слабо используются и другие формы политико-воспитательной работы. Только этим можно об'яснить тот факт, что в течение прошлого месяца на судне было три случая нарушения трудовой дисциплины отдельными моряками.

Вряд, без соответствующей подготовки прошло недавно отчетно-выборное собрание в партийной организации парохода «Пятигну». Коммунисты этого судна подвели итоги своей годовой работы. На собрании следовало бы сказать о многом и прежде всего о роли коммунистов в борьбе за выполнение годового плана грузоперевозок, о партийно-массовой работе и т. д. С помощью острого и испытанного оружия большевистской критики и самокритики требовалось вскрыть все недостатки и ошибки, наметить пути к их устранению.

К сожалению, этого именно и не понял бывший секретарь парторганизации судна тов. Паутов. Свой отчетный доклад он чрезмерно насытил сухими статистическими данными о составе парторганизации, отметил случаи нарушений трудовой дисциплины некоторыми моряками, но не рассказал о главном — как парторганизация мобилизовала экипаж на выполнение плана перевозок.

Поверхностны были также выступления коммунистов—капитана судна тов. Загинайко, старшего механика тов. Луйко, второго механика тов. Бахир и других. Они больше говорили о своих достижениях, чем о недостатках.

Следует отметить, что работники политотдела, бывая на судах, не всегда интересуются тем, как проходят там партийные собрания.

Партийное собрание является высшим органом первичной партийной организации. Его постановления — закон для каждого коммуниста. В подготовке и проведении партийных собраний нет и не может быть «мелочей». Одинаково серьезно надо продумывать вопросы, выдвигаемые для обсуждения, своевременно оповещать коммунистов о месте, времени и повестке дня собрания, проверять и добиваться безусловного выполнения решений партийных собраний.

В. ЧЕРНСКИЙ,
А. АНОХИН.

Выше уровень эксплоатационной работы на флоте

С совещания хозяйственного актива Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов

С 11 по 13 апреля 1950 года в Одессе проходило совещание хозяйственного актива работников морского флота Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов.

С докладом об итогах выполнения плана морским флотом за 1949 год и о мерах по обеспечению выполнения плана в 1950 году выступил заместитель министра морского флота тов. В. Г. Бакаев.

В обсуждении доклада приняли участие капитаны судов, старшие механики, директора и стахановцы судоремонтных заводов, начальники портов и пароходств, политработники.

Хозяйственный актив наметил практические мероприятия для улучшения работы Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов.

С большим под'емом участники совещания приняли письмо великому вождю советского народа товарищу Сталину.

◇ ◇ ◇

Непроизводительные потери времени

Из выступления капитана теплохода «Иосиф Сталин» тов. Н. ПЛЯВИНА

Экипаж танкера «Иосиф Сталин» выполнил план перевозки грузов в первом квартале на 107 проц. Судно перевезло дополнительно 70 тысяч тонн нефтепродуктов и получило 1.200 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

За счет чего мы добились хороших производственных успехов? Прежде всего этому способствовало удлинение межремонтного периода. Танкер «Иосиф Сталин» плавает без заводского ремонта около четырех лет. Стахановский труд машинной команды, четкое выполнение мотористами уставных требований и правил технической эксплоатации обеспечили продолжительную работу механизмов. Вот почему нам удалось перевезти десятки тысяч тонн сверхплановых грузов. Этот успех радует моряков танкера: усилия машинной команды не пропали даром.

Однако наши производственные показатели могли быть значительно лучшими, если бы не ряд недостатков, мешающих в работе. Хочется сказать об оформлении документов. На это дело уходит очень много времени. Как правило, по этой причине после погрузки танкер простаивает 4—5 часов. Это, безусловно, ненормальное явление. Один наш танкер за счет времени, которое тратится на оформление документов, может перевезти 20 тысяч тонн груза. А по всему пароходству Совтанкер эта цифра составит 108 тысяч тонн.

Моряки Совтанкера не могут также вести действенную борьбу за увеличение скорости судов, так как 80 проц. судов пароходства не имеет хороших гребных винтов. А из-за этого танкеры теряют много ходового времени. Например, наш танкер за час теряет на переходе одну милю.

Большим тормозом в работе экипажей является плохое снабжение судов сменно-запасными деталями, красками, тросами. В течение нескольких лет мы никак не можем получить поршневые кольца для главных двигателей. Работники службы снабжения порой дают на суда не то, что нужно. На танкерах отсутствует манильский трос. А ведь нам этот трос очень нужен. В Батуми, если поднимается ветер, мы вынуждены уходить на рейд и терять два-три дня, пока не успокоится волнение. Этого, конечно, можно было избежать, если бы на судах имелись растительные швартовые концы.

Неблагополучно у нас дело и с заводским ремонтом судов. Танкер «Иосиф Сталин» 4 апреля вышел из эксплоатации для прохождения ремонта на заводе имени А. Марти. В субботу 8 апреля моряки полностью подготовили судно к работам. Но руководители завода почему-то решили поставить танкер к причалу только через три дня. А ведь подготовку танкеров к ремонту можно намного сократить. Очень долго приходится ждать, пока тапки освободятся от паров нефтепродуктов. Почему бы здесь не применить мощные воздухолувки? К сожалению, танкерный флот их не имеет.

Разумеется, устранение всех недостатков резко повысит провозную способность флота, будет способствовать успешному выполнению плана перевозки грузов.

Поддерживать начинания стахановцев

Из выступления стахановца завода им. А. Марти тов. КРЫЛОВА

Я—рабочий модельного цеха. На заводе работаю 22-й год. В послевоенное время, стремясь давать как можно больше продукции, я добился неплохих результатов и сейчас уже работаю в счет 1957 года.

Вместе со мной трудятся сотни таких же стахановцев, желающих выполнять и перевыполнять свои задания. Однако на нашей работе отражается целый ряд ненормальностей, и в особенности практика штурмовщины. У нас бывают значительные перебои в работе, а бывают периоды, когда мы по нескольку суток не выходим с завода. Так, например, 24 марта меня вызвал директор завода тов. Сойфер и сказал, что придется работать круглые сутки. Причина этого в том, что работники Совтанкера при постановке танкера «Волганефть» на ремонт 9 марта с самого начала не удосужились решить вопрос о ремонте брашпиля, а только к самому концу ремонта надумали делать новые барабаны для цепей и проводить капитальный ремонт всего брашпиля. Ремонт брашпиля затянулся.

Зачастую мы наблюдали, что изготовленные нами модели для бронзолитейного цеха месяцами лежат и не забираются. Модели портятся, и нам приходится вторично их исправлять и подкрашивать.

Мне непонятно также отношение к нашему коллективу отдельных руководителей министерства. Начиная с июня 1948 года до июня 1949 года сотни лучших рабочих завода работали, не покладая рук, обеспечивая ремонт танкера «Серго». Танкер «Серго» после этого совершил поход в Антарктику. Это судно фактически построено нашими рабочими и инженерами. За успешное выполнение этой работы выделены специальные средства для поощрения коллектива. Однако никто из руководителей главка и министерства даже не послал приветствия нашим рабочим, для которых выпуск этого судна был большим праздником.

Мы все с большим вниманием читаем газету «Морской флот». Недавно в передовой статье «О ремонте танкерного флота» мы прочитали, что завод им. А. Марти больше всех отставал в ремонте танкерного флота. Это верно. Но между тем есть у нас немало успехов. Совтанкер недавно благодарил коллектив нашего завода за ремонт танкеров «Москва», «Передовик». Танкер «Волганефть» наш завод выпустил на 14 суток досрочно, несмотря на огромный об'ем ремонта. В газете «Морской флот» почему-то не отметили этой заслуги наших стахановцев.

Работники министерства и главка не имеют с нами никакой живой связи и поэтому не понимают, что мы хотели бы видеть признание отдельных хороших моментов работы нашего коллектива.

На заводе им. А. Марти имеется еще ряд серьезных недостатков. У нас до сих пор не оборудован модельный склад, из-за этого портятся и пропадают многие детали. Модельный цех не имеет ряда необходимых станков, не организована сушка леса. Однако мы видим, что завод восстанавливается и с каждым днем улучшает работу. В частности, в нашем цехе освоено стальное литье пеней, значительно скорее и лучшего качества выпускаются сложные и большие детали дизелей.

Я думаю, что наш коллектив будет с каждым днем все лучше и лучше работать.

Заботиться о нуждах моряков

Из выступления первого помощника капитана теплохода «Краснодар» тов. И. БОНДАРЕНКО

В конце 1949 года экипаж теплохода «Краснодар» обсудил письмо трудящихся 88 предприятий гор. Москвы и решил изыскать новые средства для дополнительных перевозок государственных грузов, экономии средств, топлива и т. д. и вызвал на социалистическое соревнование суда нашего морского флота.

В результате экипаж теплохода «Краснодар» выполнил государственное задание 1949 года на 207 проц. по тоннам и на 138 проц. по тонно-милям.

Как мы добились этих успехов? Прежде всего тем, что мы сумели отстоять от текучести основной костяк судна. Моряки любят свое судно и поддерживают его в таком состоянии, чтобы оно могло работать бесперебойно. Нужно, однако, сказать, что наше судно уже давно требует капитального ремонта, потому что оно не ремонтировалось пять лет. Это обстоятельство руководству пароходства необходимо учесть. Все сроки ремонта судна давно истекли, поэтому нужно серьезно подумать о постановке его на капитальный ремонт.

Необходимо здесь отметить серьезный недостаток, мешающий нашей работе. Это вопрос с жилплощадью. Отсутствие жилплощади способствует текучести кадров. У нас есть лучшие моряки, как, например, Перезнатнов, Борисенко, Карпинос, которые нуждаются в квартирах и не могут их получить. Руководство пароходства и главка должно обратить на это серьезное внимание. Необходимо форсировать строительство жилых домов для моряков, ибо отсутствие жилплощади неизбежно приводит к текучести кадров. Мы теряем многих ценных для морского флота работников, по 3 — 4 года не даем отпусков нашим морякам, и по приходе в советский порт, порт приписки мы не можем дать им даже выходные дни.

Считаю нужным остановиться на снабжении судов. Сплошь и рядом мы не получаем самых необходимых предметов, без которых невозможно обойтись. Так, наши электрики, уборщики, дневальные не получают даже мыла и вынуждены итти к мотористу, которому положено по колдоговору это мыло, и занимать у него, чтобы умыться. Когда судно стоит в порту, они могут сами купить себе мыло, а что же им делать, когда судно находится по восемь месяцев в море? Эти, на первый взгляд, мелочи влияют на выполнение плана государственных перевозок.

Нужно также министерству серьезно подумать о подготовке новых кадров: кочегаров, машинистов, мотористов и т. д. Эти профессии в последнее время стали дефицитными. Нередко недостаток специалистов ставит нас перед большими трудностями.

Хочется пожелать нашему пароходству лучше планировать в этом году рейсы наших судов, чтобы они не делали лишних, ненужных пробегов, отражающихся на выполнении государственного плана перевозок.

Свои обязательства мы выполним

Из выступления начальника Азовского пароходства тов. И. ДАНИЛКИНА

Во всей стране широко развернулось предмайское социалистическое соревнование. Включилось в соревнование и Азовское пароходство. Наши моряки дали обязательство встретить международный праздник трудящихся выполнением апрельского задания на 120 проц. В первые десять дней этого месяца мы идем на уровне взятого обязательства. Выполнен Азовским пароходством и квартальный план.

Столь же успешно работали мы и в прошлом году. В результате стахановской работы моряков и работников берега суда пароходства досрочно выполнили план и перевезли много сверхплановых грузов. Благодаря широкому социалистическому соревнованию в минувшем году увеличена техническая скорость флота в общем на 0,38 мили в час. Сэкономлено топлива жидкого 2,15 проц., твердого — 2,96 проц., повышена провозная способность флота на 4,2 проц.

План перевозок Азовского пароходства на 1950 год на 15 проц. больше плана прошлого года. Это задание ставит большие задачи перед партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, которые должны мобилизовать моряков на выполнение и перевыполнение плана перевозок.

Борьбе за выполнение этих задач должна быть подчинена вся агитационная работа на флоте. Большое поле деятельности открывается также для приезжающих к нам работников Политуправления. Когда к нам приезжают товарищи из Политуправления, мы знаем—значит приехали помогать пароходству. Думаем: соберет товарищ отрицательные факты, поделится с нами, поможет подметить недостатки, быстрее устранить их. Но так бывает, к сожалению, не всегда. Сплошь и рядом работники Политуправления не делают никаких выводов на месте.

Вот, например, работник Политуправления тов. Камшилин собрал отрицательные факты, но не показал, как нужно устранять недостатки. А ведь работники Политуправления должны прежде всего учить низовых работников. Я бы просил начальника Политуправления тов. Румянцева дать указания работникам Политуправления, чтобы они не только собирали отрицательные факты, но и помогали нам устранять недостатки в работе.

В своем докладе заместитель министра тов. Бакаев большое внимание уделил вопросам эксплоатации флота. Все недостатки, которые были отмечены в докладе, мы устраним.

Однако докладчик недостаточно самокритично обобщил главные стороны недостатков в эксплоатационной деятельности Азовского пароходства. Есть также недостатки, мешающие нормальной работе, которые пароходство само устранить не может. Вот, например, каналы при подходе к нашим портам не имеют достаточных глубин. Судоводителям приходится тратить много времени для того, чтобы подумать, как нужно загрузить судно. Сегодня судно по каналу может итти с полным грузом, а завтра сможет взять только половину. Эксплоатационникам работать в таких условиях очень трудно.

Мы давно ставим вопрос о необходимости восстановления всех наших портов. Затяжка с ремонтными работами приводит к тому, что гидротехнические сооружения некоторых портов находятся в аварийном состоянии.

От ветхости у нас падают створные знаки и сооружения. Например, в Ейском порту разрушился маяк. Я убедительно прошу от имени моряков Азовья, чтобы министерство ускорило начало ремонтных работ и помогло Азовскому пароходству восстановить порты.

Несколько слов о культурном обслуживании моряков. Суда пароходства работают в азовских портах и на регулярной рудной линии Поти — Жданов. Суда, обслуживающие эту линию, малотоннажные, порты хорошо механизированы, затрачиваемое время на погрузку судна — 1 час 45 минут, самая большая задержка под грузовыми операциями — 3 часа. Как видите, стоянки судов в портах очень незначительны, моряки имеют для отдыха очень мало времени. К тому же, если бы они и захотели культурно провести время в портах, то не смогли бы. В Ждановском порту имеется всего одно кино и нет никаких других культурных учреждений.

Поэтому я и прошу от имени моряков Азовья обратить внимание на культурные запросы моряков, как можно скорее построить клуб и, кроме того, выделить ассигнования на постройку гостиницы для моряков и приезжающих к ним семей.

Теперь о культурном обслуживании пассажиров. Азовское пароходство не имеет судов для дальних перевозок пассажиров. Пароходы оборудованы так, что люди на них стоят, держась за поручни, то-есть суда рассчитаны на непродолжительное пребывание пассажиров. Мы же вынуждены держать людей на таком судне двое с половиной суток. Так возить людей нельзя. Перевозки пассажиров у нас растут. Необходимо выделить нашему пароходству судно, которое сможет регулярно работать прежде всего на линии Таганрог — Керчь.

Теперь о наших возможностях и перспективах. Азовское пароходство в 1951 году имеет все возможности увеличить перевозки на 40—50 проц. к плану 1950 года. Успешное восстановление советским народом промышленных сооружений в Азовье значительно увеличивает потребности в доставке большого количества грузов. Но Азовское пароходство к этой работе не подготовлено, а на все наши запросы министерство не реагирует. Чтобы своевременно подготовиться к предстоящим доставкам большого количества груза восстановленным промышленным предприятиям, нужно уже сейчас решить, кто будет возить груз — то ли суда Азовского пароходства, то ли Черноморского пароходства, то ли Сочинского. Если же перевозки поручат нашему пароходству, то нам необходимо иметь три грузо-пассажирских судна по 5.000 тонн. Эти суда уже сейчас нужно приспосабливать к таким перевозкам.

Моряки Азовья дали обещание выполнить годовой план к 5 декабря с. г. Они из года в год выполняют свои обещания, и это обещание также будет выполнено с честью.

Наши резервы неисчислимы

Из выступления начальника Черноморского пароходства тов. А. ДАНЧЕНКО

Из года в год вместе с ростом всего нашего народного хозяйства растет и развивается наш морской флот. Растут и перевозки Черноморского пароходства. За последние годы тонно-мильная продукция нашего пароходства выросла в три раза. На 1950 год предусмотрен дальнейший рост перевозок.

Предусмотренная пятилетним планом производительность работы флота уже в 1949 году превышена на 19 проц. Перевозки 1949 года выросли по сравнению с 1948 годом по тоннам на 15 проц. и по тонно-милям на 7,5 проц. Эти итоги прошлого года пришли не самотеком.

Всем известно огромное значение патриотического почина экипажа парохода «Восток», сохранившего судно в эксплоатации благодаря тому, что все необходимые ремонтные работы были произведены силами экипажа. Огромную роль в этом сыграла также борьба моряков за получение звания «Отличная судовая вахта», за увеличение скорости судов и их грузопод'емности.

Нельзя не сказать также и о том, какое огромное значение для улучшения технического состояния флота имеет ремонт судов силами экипажей.

По примеру лучших механиков флота, наших знатных людей тт. Беспалова, Богатырева, Каменецкого многие механики судов нашего пароходства стараются содержать свои суда в хорошем техническом состоянии. Отлично работали в минувшем году также моряки парохода «Лермонтов», теплоходов «Украина», «Львов» и других.

Экипажи 23 судов перевыполнили в 1949 году годовые планы. Нам удалось повысить интенсивность работы флота, увеличить об'ем перевозок. Однако, несмотря на эти достижения, мы не выполнили плана прошлого года. Вызывают серьезную тревогу и результаты первого квартала 1950 года.

Одной из главных причин невыполнения плана перевозок является то, что суда «Ворошилов», «Ногин», «Лермонтов», «Вторая пятилетка» не вышли из ремонта в установленные сроки. В этом повинна, кроме судоремонтных заводов, и наша механико-судовая служба. Сейчас мы приняли меры, и суда в ближайшее время будут плавать. Суда «Ворошилов» и «Ногин» уже плавают.

Не менее важной причиной невыполнения плана перевозок является также неудовлетворительная работа службы эксплоатации пароходства, которая нередко засылает в порты по нескольку судов одновременно. Нечеткая работа наших эксплоатационников неизбежно приводит к непроизводительным простоям судов.

Надо, однако, в порядке критики сказать, что немалая доля вины за простои судов падает и на Главвожфлот, который часто дает капитанам судов противоречивые распоряжения. Это привело к тому, что суда пароходства в первом квартале 1950 года простояли 3.823 судочаса.

Все это в значительной мере отразилось на нашей работе в первом квартале. Однако мы сейчас приняли все необходимые меры, чтобы в апреле значительно перевыполнить план перевозок по всем показателям.

Мы не сомневаемся в том, что первое полугодие мы закончим с честью и оправдаем то высокое доверие, какое на нас возложено, как на инициаторов всесоюзного соревнования пароходств.

Несколько слов о наших резервах. Недавно экипаж теплохода «Мичурин» выступил с чрезвычайно ценной инициативой — стахановским планом работы судна на второй квартал 1950 года. Экипаж судна показал пути перевыполнения плана. Вам известно, что экипаж «Мичурина» впервые в истории морского флота проводит средний ремонт главных двигателей в процессе эксплоатации судна. Кроме того, следуя примеру московской стахановки Лидии Корабельниковой, экипаж «Мичурина» обязался ежемесячно одни сутки работать на сэкономленном топливе. Очень важным резервом является проводимая сейчас борьба экипажей за поддержание флота в хорошем техническом состоянии.

Большое значение для успешной работы пароходства имеет досрочный и высококачественный ремонт судов на наших заводах. В связи с этим я хочу сказать несколько слов о наших заводах. Коллектив завода имени А. Марти — хороший коллектив, способный давать хорошую продукцию. Но ему нужно помогать. Я должен сказать, что когда разбираешься в практике прохождения ремонта, то в глаза прежде всего бросается чрезвычайно слабая помощь со стороны Главморпрома. Допустимо ли, чтобы такое крупное предприятие на морском флоте не имело нескольких килограммов бронзы для отливки вентиля или нескольких килограммов набивки и т. д.? Вспомним, как пароход «Ижора» простоял свыше двух месяцев в доке в ожидании листового железа. Всем известен факт простоя парохода «Лермонтов» из-за двух листов стали.

Практика планирования судоремонта министерства порочна. Она воспитала у наших руководителей завода боязнь подписывать сроки и графики ремонта. Пора строго взыскивать с руководителей судоремонтных заводов за простои судов в ремонте сверх сроков и, наоборот, премировать за досрочный ремонт.

Одним из крупнейших наших резервов является скоростная обработка судов в портах. Приказ министра о включении в сроки скоростной обработки всех видов обслуживания судов систематически не выполняется. Порты до сих пор не бункеруют суда в процессе грузовых операций. Скоростная обработка также еще не стала системой в работе портов. Мне кажется неправильным, когда в министерстве несерьезно подходят к планированию рабочей силы для портов. Это ярко видно на примере Одессы. Планируют единовременно обработку девяти судов, а в наличии имеются рабочие для обработки только трех судов.

Бедно у нас и складское хозяйство в портах. Я полагаю, что руководители портов более подробно скажут о своих трудностях, но нам необходимо, чтобы порты, от которых мы зависим, обеспечили нам увеличение грузооборачиваемости флота.

Приказы не выполняются

Из выступления капитана парохода «Механик Звороно» тов. Н. ХАРИНА

Я хотел бы обратить внимание совещания на обслуживание пассажиров. В Очакове до сих пор нет катера для перевозки пассажиров. Перевозят на шлюпке. Начальник Николаевского порта тов. Петченко не принимает никаких мер, чтобы создать пассажирам больше удобств. Ему невыгодно расстаться со шлюпкой, потому что он взимает с пассажиров по 3 рубля. Я прошу обратить на это серьезное внимание. Пассажиров следует перевозить катером, а не шлюпкой.

Три судна в Одесском порту—«Пестель», «Котовский» и «Механик Звороно» не обеспечиваются причалами. 32-й причал почти готов. Осталось немного работы, чтобы можно было к нему подходить. Однако до сих пор неизвестно, когда этот причал вступит в эксплоатацию. Из-за отсутствия причала мы вынуждены были сделать 140 напрасных перешвартовок.

Не могу не коснуться вопросов снабжения. Если бы начальник пароходства тов. Данченко издал приказ и я его не выполнил бы, то я бы чувствовал себя очень неважно. Когда же министр издает приказ и его не выполняют, это почему-то считается в порядке вещей. Министр морского флота тов. Новиков 25 августа 1948 года издал приказ № 109, в котором было предписано тов. Зеленко к декабрю месяцу обеспечить пароход «Механик Звороно» канатами. До сих пор мы этих канатов не получили, хотя с тех пор прошло полтора года. Я не имею права переписываться с министерством, но я вынужден был писать. И вот получаюсь — заготконтора пишет, работники пароходства пишут, и я пишу. Затем нам ответили: если только мы получим канат, то вам отгрузим, а если не получим, то и вам не дадим.

Немного о текучести кадров. Должен сказать, что в этом отношении у нас почти нет текучести. На нашем судне 85 проц. экипажа работает до четырех лет. Мы добиваемся этого исключительно вниманием к нуждам каждого члена экипажа. Неплохо иногда капитану поехать домой к кому-либо из членов экипажа и посмотреть, как он живет. Мне 60 лет, а мне не зазорно пойти к любому нуждающемуся моряку и помочь ему, чем возможно. Для того, чтобы бороться с текучестью кадров, мы, коммунисты, должны прежде всего хорошо знать свои кадры, постоянно заботиться о них.

Культурно обслуживать пассажиров

Из выступления капитана теплохода «Украина» тов. И. МАНА

В 1949 году теплоход «Украина» выполнил годовой план перевозок на 167 проц. по тоннам и на 168 проц. по тонно-милям. План по количеству перевезенных пассажиров выполнен на 101 проц. Мы дали государству сверхплановой прибыли свыше одного миллиона рублей, а всего — более двух миллионов руб.

В 1950 году перед нами стоят более сложные задачи, чем в 1949 году. Я считаю, что важнейшим условием для выполнения плана перевозок является плавание в летнее время по скоростному расписанию. В прошлом году наибольшее количество пассажиров мы перевезли в промежуток времени с июня по август. В сентябре количество перевезенных пассажиров резко снизилось. Поэтому я считаю, что в нынешнем году с 15 июня по 1 сентября наш теплоход должен совершить не менее 11 рейсов вместо 8 рейсов, которые сейчас нам планируются. Это даст нам возможность перевезти еще 8—9 тыс. пассажиров и позволит получить полмиллиона рублей чистой прибыли. Для того, чтобы осуществить это расписание, нам придется в августе выходить из Ялты первым рейсом за 12 минут до начала рассвета, а в последнем августовском рейсе — за 5€ минут. Наличие на нашем теплоходе необходимых навигационных приборов гарантирует безопасное плавание в такой сравнительно небольшой промежуток темного времени.

Чтобы выдержать это расписание, наше судно должно делать в среднем 18—19 миль в час. Безусловно, это нелегкая задача при малых стоянках в портах. Однако экипаж «Украины», подсчитав свои возможности и учитывая опыт прошлых лет, берется осуществить такое расписание.

Следует коснуться и другого не менее важного вопроса — маршрутов пассажирских судов. Мы должны добиваться всемерного сокращения маршрутов.

Это в соединении с скоростным расписанием даст возможность нашему теплоходу доставлять пассажиров в Сочи за 38 часов, т. е. на следующий день к вечеру. Введение скоростного расписания привлечет на морской флот немало новых пассажиров, так как для того, чтобы проехать из Одессы в Сочи по железной дороге, нужно затратить не менее двух с половиной суток.

Большим недостатком в нашей работе является то, что нет хороших причалов, которые нужны для того, чтобы обеспечить надежную стоянку пассажирских судов в портах. Так обстоит, например, в Батуми, Сухуми, Сочи и в Новороссийске. Причалы в этих портах не приспособлены к приему таких крупнотоннажных судов, как «Украина». В результате имеются повреждения подводной части судна. Очень часто в Новороссийском порту приходится пришвартовываться к импортному пирсу, не приспособленному к приему пассажиров, и пассажиры из-за этого испытывают целый ряд затруднений, так как импортный пирс находится вдали от города и вокзала. Правильно сказал здесь заместитель министра тов. Бакаев, что пассажиров нет никакого дела до нашей плохой работы, что им нужно создать все необходимые условия, чтобы они не испытывали никаких неудобств.

Очень характерен тот факт, что наши проектные организации, в частности «Черноморпроект», уделяют очень мало внимания проектированию доброкачественных пассажирских причалов. Нужно больше внимания уделять проектированию причалов тяжелых конструкций, так как такие причалы очень надежны во время зыби, штормов и т. д.

Несколько слов о неудовлетворительном состоянии наших морских вокзалов. Возьмем, например, Одессу. Площадь перед морским вокзалом здесь чрезвычайно плохо замощена, и во время дождя образуются лужи и грязь.

Хочу остановиться на судоремонте. Большинство наших судов требует не только профилактики, но и серьезного ремонта. Однако ремонт часто задерживается из-за того, что док всегда занят. По правилам технической эксплоатации суда должны регулярно доковаться, это их предохранит от преждевременного разрушения и удлинит срок эксплоатации судов. К сожалению, у нас принято смотреть на докование как на чрезвычайное происшествие. Это неправильно.

Черноморское пароходство не выполнило квартального плана перевозок. Есть все возможности значительно улучшить работу пароходства и досрочно выполнить план перевозок второго квартала. Для этого необходимо шире развернуть социалистическое соревнование среди моряков. Борясь за успешную работу морского флота, нельзя ни на минуту забывать о самом ценном капитале в нашей стране — о людях, о наших пассажирах.

На совещании хозяйственного актива Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов. Фото В. Александрова.

В морских бассейнах страны

НАГРАЖДЕНИЕ РАБКОРОВ СТЕННОЙ ГАЗЕТЫ

В связи с выходом тысячного номера стенной газеты «За первенство» управления Каспийского сухогрузного пароходства министр морского флота тов. Н. В. Новиков специальным приказом отметил ее большую роль в деле мобилизации моряков на досрочное выполнение плана перевозок.

Значком «Почетному работнику морского флота» награждены редактор стенной газеты «За первенство» тов. Калишер и работник политотдела пароходства тов. Арутюньян. Активные корреспонденты и участники выпуска стенной газеты тт. Павлов, Подгорнов, Джабраил-Заде, Плещеев, Булиева, Михлина, Крылова и Храмцов награждены почетной грамотой Министерства морского флота.

СОРЕВНОВАНИЕ ШИРИТСЯ

ЖДАНОВ. **(Наш корр.).** Экипаж парохода «Ижора», совершающий рейсы на регулярной грузовой линии Поти—Жданов, решил в апреле сверх плана сделать два рейса. Моряки вызвали на социалистическое соревнование коллектив Ждановского порта, чтобы скоростными методами обрабатывать судно.

Социалистическое соревнование между моряками и портовиками ширится, дает замечательные производственные результаты. Недавно пароход «Ижора» ошвартовался в Ждановском порту. Экипаж заранее подготовил судно к разгрузке. Не теряя ни одной минуты, крановщики-беспаловцы тт. Демчинский и Скоробогатько приступили к работе. Разгрузка парохода «Ижора» была завершена на 9 часов 15 минут раньше срока.

Портовики Жданова горячо подхватили благородный почин московских новаторов Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова. С начала навигации в порту сэкономлено немало эксплоатационного времени, большинство судов обрабатывается скоростными методами и досрочно. Благодаря этому экипажи парохода «Курск», теплохода «Аркадий Гайдар» и других судов уже совершили в апреле по одному дополнительному рейсу.

Все новыми и новыми производственными успехами встречают 1 Мая портовики Жданова и экипажи судов рудной линии.

ПЕРЕД НАВИГАЦИЕЙ

ЛЕНИНГРАД. **(По радио).** Ленинградский порт — накануне открытия навигации. Развернув предмайское социалистическое соревнование, портовики готовят механизмы, причалы, служебно-вспомогательный флот и склады к приему первых судов, которые придут в Ленинград из портов Балтики.

Портовики подхватили почин московских новаторов Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова. Мотористы дизельэлектровоза тт. Мараховский, Кузнецов, Ветров, Орлов и Чихонадский решили всемерно экономить топливо, чтобы за счет сбереженного горючего работать двое суток в месяц.

Недавно сквозь льды Финского залива в Ленинградский порт пришел ледокол «Илья Муромец». Он привел теплоход «Юкагир».

ДЛЯ ДЕТЕЙ МОРЯКОВ

АРХАНГЕЛЬСК. **(Наш корр.).** Летом в пионерских лагерях Северного бассейнового комитета профсоюза рабочих морского транспорта будет отдыхать 1.500 школьников. Дети моряков Севера проведут каникулы в живописных местах на берегу Северной Двины и Онежского залива, в Мезени.

Уже сейчас началась подготовка к летней оздоровительной кампании. В этом году будут работать пионерские лагери общего и санаторного типа. На их содержание из средств социального страхования и профсоюзного бюджета отпускается 674 тысячи рублей.

Моряки-досфлотовцы

На судах, предприятиях, в портах и мореходных училищах созданы десятки первичных организаций Добровольного общества содействия военно-морскому флоту.

В Дальневосточном пароходстве за последнее время усилился приток молодых моряков в ряды общества. Досфлотовцы этого пароходства успешно овладевают военно-морскими специальностями, изучают моторное дело, занимаются в кружках по морскому моделизму.

Во Владивостокском морском клубе Досфлота и в Дальневосточном пароходстве широко развернута работа по подготовке общественных инструкторов Досфлота. Лекторская группа прочитала в первичных организациях более 40 докладов и лекций на различные темы. На учебном судне Досфлота побывали сотни моряков, которые ознакомились с устройством корабля и его механизмами.

К предстоящим краевым соревнованиям плавающих самоходных моделей моряки-досфлотовцы Владивостока готовят модели кораблей различных классов.

Сотни досфлотовцев насчитываются в Одесском порту. Сейчас там на водной станции идет оживленная подготовка к летним соревнованиям по водным видам спорта. Моделисты строят новые модели. Крановщик тов. Стан на первую городскую выставку, организованную Досфлотом, представил прекрасные модели дизельэлектрохода «Россия», парусного судна «Чайка» и эскадренного миноносца.

Досфлотовцы Мурманского порта добились неплохих результатов в лично-командных соревнованиях по плаванию. Команда досфлотовца тов. Курлова заняла первое место. Досфлотовец тов. Саликов взял первенство в заплыве на 100 метров.

В Керченском порту широко развернули свою работу кружки по изучению основ военно-морского дела. Инструктор-общественник тов. Трефилов обучил группу молодых моряков управлению шлюпкой. Первый поход был совершен по маршруту Керчь — Акманай — Керчь. Сейчас досфлотовцы порта готовятся к областным соревнованиям по водному спорту и морскому моделизму.

Организация Досфлота имеется в Ленинградском порту. Однако здесь отсутствует какая-либо массовая работа. Председатель портового комитета Досфлота тов. Воронкович халатно относится к своим обязанностям: он не провел ни одного собрания членов общества, плохо поставлена здесь и агитационно-массовая работа. У досфлотовцев Ленинградского порта имеются все возможности, чтобы стать передовым коллективом Досфлота.

Приближается спортивное лето. Скоро настанет пора больших спортивных соревнований, шлюпочных походов и парусных гонок. В июле и в августе будут проведены всесоюзные соревнования по морскому моделизму, военно-морскому и водному спорту. Руководители пароходств, портов и предприятий, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций морского флота должны помочь досфлотовцам в их росте и практической деятельности.

Н. СУРАНОВ,
инспектор Центрального совета Досфлота.

Вдоль берегов Крыма и Кавказа

ОДЕССА. **(Наш корр.).** На Черноморском побережье стоят теплые дни. В порты Украины, Крыма и Кавказа приезжают отдыхающие, направляющиеся в здравницы Юга.

С 15 апреля на пассажирских линиях Черного моря введено летнее расписание судов. Первым в рейс по скорой линии вышел из Одессы комфортабельный пароход «Петродворец». Он будет заходить во все черноморские порты, включая Евпаторию, Феодосию и Гагры. На этой же линии будет совершать рейсы теплоход «Львов».

На экспрессной пассажирской линии между портами Украины, Крыма и Кавказа будет ходить пароход «Петр Великий». Дизельэлектроход «Россия» станет совершать рейсы по специальному расписанию, которое предусматривает длительные стоянки в Ялте, Сочи и Сухуми. Благодаря этому пассажиры смогут проделать экскурсии в достопримечательные места Черноморского побережья.

Открылась навигация на пассажирских линиях Одесса — Николаев и Одесса — Херсон. Первого мая начинаются рейсы пассажирского теплохода «Прут» между Одессой и Измаилом.

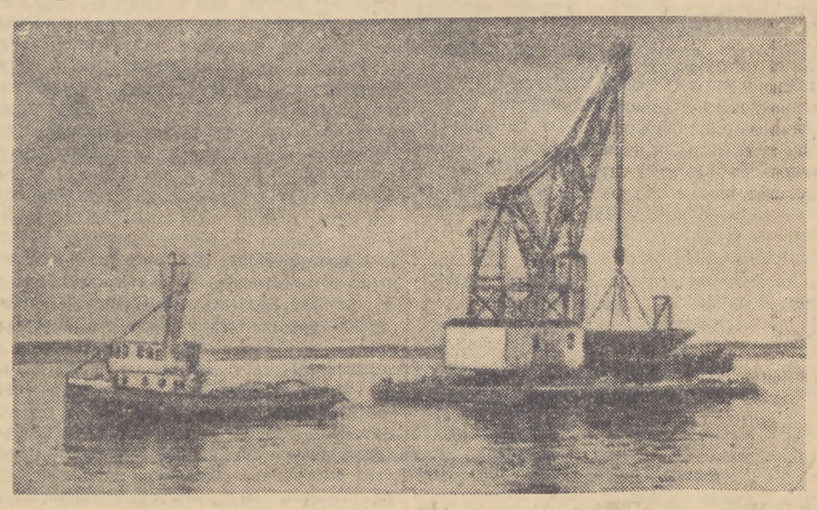
Пройден экватор

Прошел месяц, как советская китобойная флотилия «Слава» покинула Антарктику и направилась в Одессу. За это время суда флотилии прошли много тысяч миль в Атлантическом океане. После короткой стоянки в порту Кейптаун, где были пополнены запасы пресной воды, пароход «Слава» взял курс на север.

Попутный пассат и штилевая погода способствуют быстрому продвижению судов флотилии «Слава». Между экипажами широко развернулось предмайское социалистическое соревнование. Уже сейчас моряки готовят судовые механизмы к предстоящему пятому рейсу в Антарктику.

Машинные команды обязались своими силами отремонтировать механизмы за время перехода флотилии из Антарктики в Одессу. За последние месяцы от моряков поступило около 50 ценных рационализаторских предложений. Семнадцать из них приняты для внедрения на судах, что сократит расход топлива и снизит себестоимость работ.

Флотилия «Слава» прошла экватор. В первой половине мая суда советской антарктической китобойной флотилии ошвартуются у причалов Одесского порта.



В Одесском порту. Буксировка плавучего крана. Фото Б. Владимирова.

ШЕСТНАДЦАТЬ РЕКОРДОВ

АРХАНГЕЛЬСК. **(Наш корр.).** Более тридцати тяжелоатлетов-моряков участвовало в соревнованиях на первенство северного общества «Водник» по штанге. Установлено 16 новых бассейновых рекордов.

В легчайшем весе победил курсант Архангельского мореходного училища тов. Бессонов. В легком весе первенство завоевал диспетчер Архангельского порта тов. Ряховский.

Звание чемпиона Северного бассейна присуждено матросу парохода «Прончищев» тов. Кильдюшевскому. В жиме двумя руками он поднял штангу весом в 77,5 килограмма, рывком — 80 килограммов и толчком — 150 килограммов.

Командное первенство завоевали спортсмены мореходного училища (тренер тов. Варфаломеев). Второе место заняла команда Архангельского порта, а третье — физкультурники мореходной школы.

ВЕСЕННЯЯ ПУТИНА В РАЗГАРЕ

На Каспии, Азовье, Черном море и Дальнем Востоке в разгаре весенняя путина. В ней участвуют десятки тысяч рыбаков. На лов в море вышли сотни судов.

В северной части Каспия добыча рыбы ведется круглосуточно. В путине принимает участие более 6.000 рыбаков. С самолетов организовано наблюдение за местами наибольшего скопления рыбы. К пяти пловучим рыбозаводам непрерывно подходят суда, доставляющие богатый улов. В районе острова Кулалы команды сейнеров, где капитанами тт. Мамбаев, Перепелюков и Белугин, ежедневно вылавливают тысячи пудов сельди. В первой половине апреля от рыбаков Урало-Каспийского бассейна поступило рыбы в полтора раза больше, чем предусматривалось планом.

К берегам Южного Сахалина вышла на лов сельди флотилия промысловых судов. Все суда переоборудованы для комбинированного лова сельди одновременно кошельковыми, закидными неводами и ловушками (миниатюрные ставные неводы). Приемно-обрабатывающие рыболовецкие базы оснащены гидравлическими транспортерами и рыбонасосными агрегатами. На днях сейнер капитана тов. Путинцева обнаружил первые косяки сельди и взял за один замет кошелькового невода около 700 пудов первосортной сахалинской сельди.

Развернулась массовая путина и на Азовье. Успешно ведут лов рыбаки колхоза имени Ворошилова. Недавно они сдали на заготовительный пункт редкий экземпляр белуги весом в 300 килограммов. Из этой рыбы было получено 32 килограмма икры.

ВЫПУСК МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

ОДЕССА. **(Наш корр.).** Состоялся очередной выпуск курсантов Одесского мореходного училища. Многие выпускники сдали зачеты на «хорошо» и «отлично». Они прошли производственную практику на черноморских судах.

Вместе со стахановским экипажем теплохода «Краснодар» молодые моряки совершили длительное плавание в сложных метеорологических условиях. Благодаря этому они получили хорошую закалку, переняли опыт старых моряков.

За отличную успеваемость в учебе курсанты Авдеев, Едмин, Прибытков и другие занесены на доску почета.

* * *

На днях в Ленинградском высшем мореходном училище состоялся первый выпуск инженеров морского флота — судоводителей, механиков, электромехаников и радиоспециалистов.

Выпускники направлены на работу в морские бассейны.

В Архангельском мореходном училище. Курсант С. Мугандин, шахматист второго разряда (справа), дает сеанс одновременной игры. Фото В. Лапина.

◇ ◇

Лекция о газовых турбинах

На днях в Москве в лекционном зале Политехнического музея состоялась публичная лекция профессора, доктора технических наук В. В. Уварова на тему: «Газовые турбины и современные возможности их использования». Лектор отметил, что газовые турбины начинают постепенно входить в эксплоатацию на локомотивах, электростанциях, судах и различного рода установках.

Используя наиболее дешевые сорта жидкого топлива, газовая турбина может в известных условиях конкурировать с двигателями внутреннего сгорания. По особенно широкое применение она найдет при использовании твердого топлива. Говоря о первых шагах в области создания газовых турбин, лектор подчеркнул, что приоритет в этом деле принадлежит нашей Родине.

Первые практические работы были проведены в России инженером П. Д. Кузьминским еще в 1897 году. Работавшая турбина была создана также русским инженером В. В. Караводиным.

В 1933 году советскому инженеру Г. П. Зотикову удалось завершить работу, которая сыграла большую роль в развитии газовых турбин.

Первые матчи

Спортивное обозрение

В таблицу XII чемпионата СССР по футболу вписаны первые результаты. 16 апреля, на день раньше, чем в прошлом году, начался традиционный розыгрыш первенства страны по футболу. 19 команд класса «А» оспаривают звание чемпиона СССР: московская, ленинградская, киевская, тбилисская, минская, ереванская команды «Динамо», ЦДКА, ВВС, московский и тбилисский «Спартак», московское и сталинградское «Торпедо», московский и харьковский «Локомотив», ленинградский «Зенит», «Шахтер» (Сталино), «Даугава» (Рига), бакинский «Нефтяник» и куйбышевская команда «Крылья Советов».

В воскресенье состоялись первые семь матчей. Во всех городах, где происходили встречи, трибуны были переполнены. На отдельных играх присутствовало по 30 — 50 тысяч зрителей.

Первые семь игр придали сразу же острый характер ходу чемпионата. Вопреки ожиданиям потерпел поражение московский «Спартак». Он играл в Сталинграде на стадионе тракторного завода с местной командой «Торпедо». Вся первая половина матча прошла при явном превосходстве москвичей. Однако реализовать свое преимущество они не смогли.

Ничего не сделал «Спартак» и во второй половине игры. Сталинградская команда играла значительно энергичнее и острее, чем в первые 45 минут. За десять минут до конца игры сталинградцам благодаря ошибке защиты «Спартака» удалось открыть счет. Через три минуты они забили второй мяч и нанесли московской команде в первом же матче поражение.

Чемпион страны — московское «Динамо» — встретился в столице Грузии на стадионе имени Берия с тбилисскими одноклубниками. В составе московского «Динамо» играли: Хомич, Петров, Зябликов, Иванов, А. Соколов, Л. Соловьев, Трофимов, Конов, Савдунин, Бесков и Сальников.

Чемпион уверенно провел весь матч, добился в первой половине игры результата 3 : 1 в свою пользу и сохранил его до конца.

С неожиданным результатом закончила первую встречу команда московского «Торпедо». От обладателя «Кубка СССР» ожидали сильного старта, но торпедовцы столицы свели первую игру к ничейному результату (1 : 1).

В остальных играх, состоявшихся 16 апреля, «Шахтер» (Сталино) выиграл у «Даугавы» (1 : 0), ленинградский «Зенит» у бакинского «Нефтяника» (4 : 1), московский «Локомотив» у харьковского «Локомотива» (1 : 0). Встреча команд ленинградского и киевского «Динамо» закончилась вничью (2 : 2).

Первые семь игр проведены. Флаг традиционного розыгрыша по футболу поднят. Полгода продлится XII чемпионат. После окончания 342 встреч календаря команды класса «А», занявшие последние места, будут переведены в класс «Б», а команды, занявшие первые два места в классе «Б», перейдут в класс «А».

Среди 14 команд, записанных на Всесоюзное соревнование по футболу по классу «Б», — одну представляет коллектив Военно-Морских Сил.

В Москве начался розыгрыш первенства СССР по плаванию. Соревнования проходят в бассейне Пролетарского района. Участвует около 150 сильнейших пловцов страны. В первый день состоялись заплывы на дистанцию в 100 метров. Участники и участницы плыли вольным стилем, брассом, на спине и на боку. Отличился ленинградец А. Либель. Он проплыл на боку 100 метров за 1 мин. 07,5 сек. Это новый рекорд СССР. Прежнее достижение улучшено на 0,2 сек.

С большим успехом выступил молодой московский пловец В. Соловьев. Он вышел победителем в плавании на 100 метров на спине — 1 мин. 08,9 сек., опередив неоднократного чемпиона и рекордсмена страны Н. Крюкова. Надо отметить, что результат победителя только на 0,1 сек. хуже всесоюзного рекорда. Третье место занял заслуженный мастер спорта В. Гладилин («Водник»).

Хорошо выступил неоднократный чемпион страны москвич В. Ушаков. Он снова выиграл первенство СССР, показав отличный результат в заплыве вольным стилем на 100 метров — 57,3 сек.

Соревнования в бассейне продолжаются. Они закончатся 19 апреля.

Усиленно готовятся к летним спортивным соревнованиям легкоатлеты и велосипедисты. Сильнейшие из них сейчас находятся на Черноморском побережье Кавказа. К ним же для совместных тренировок выезжают мировой рекордсмен по метанию молота венгерский легкоатлет Имре Немет, рекордсмен мира в беге на 10.000 метров Эмиль Зоотопак (Чехословакия). Туда же направляются чемпионка Чехословакии по метанию копья Затопкова, сильнейший десятиборец Чехословакии Милослав Моравец, а также лучший дискобол Европы Ференц Клич (Венгрия).

А. СОРОКИН.

Первооткрыватели неизвестных земель

К берегам Белого, Баренцова и Карского морей русские люди вышли еще в XII и XIII веках. В договорных грамотах Великого Новгорода Терский берег упоминается в XII веке. Мореходы выходили к морю по рекам Выг, Нюхча, а затем Северной Двиной. На небольших судах шли они по морю на веслах или под парусами вдоль Карельского берега до Кандалакшского залива, поднимались рекой Нивой в озеро Имандру, переходили в Колозеро и спускались рекой Колой до Кольского залива. Селение Кола, расположенное на берегу одноименного залива, упоминается в новгородских грамотах 1265 года.

Долгий и опасный путь на Мурман старинные мореходы совершали около берегов, от устья одной реки до устья другой. Выдающиеся далеко в океан мысы они обычно не огибали морем, а перетаскивали свои суда волоком, по суше. Об этом напоминают сохранившиеся до наших дней географические названия «Волоковая губа» у мыса св. Нос и у входа в Кольский залив. Еще в начале нынешнего века здесь были заметны следы древних сооружений — катков, настилов и воротов.

Не позднее XV века русские мореходы познакомились с путями на острова Новая Земля, Вайгач и Колгуев. Многочисленные русские названия на карте Новой Земли, записанные в конце XVIII века архангельским историком В. Крестининым по рассказам знаменитых мезенских мореходов Ф. Рахманина, А. Откупщикова и И. Шухобова, встречаются на старых географических картах, изданных в XVI веке. Эти названия говорят о том, что русские люди задолго до иностранных путешественников многократно бывали на западных и восточных берегах Новой Земли.

Старинные документы говорят о том, что во второй половине XVI века на Новой Земле была основана зимовка новгородской семьи Строгановых. Их именем названа губа на юго-западном берегу южного острова Новой Земли. В XVIII веке на месте этого зимовья побывал мезенец Ф. Рахманин. Много позднее, в 1763 году, на Новую Землю переселилась из Кеми на постоянное житье семья Пайкачевых.

В начале XVI века жителям Поморья хорошо был известен морской путь с Двины, Мезени и из Кулойского устья к устью реки Оби, в Мангазею, на Таз-реку и Енисей. Мореходы не огибали полуостров Ямал, а из Карского моря заходили в реку Мутную и по ней, через озера и волоком, добирались до реки Зеленой, по которой и спускались в Обскую губу.

На Шпицберген русские плавали уже в XVI веке. В конце этого века в Коле жил кормщик Павел Нишеп. Он ежегодно плавал на Грумант, как в старину русские называли Шпицберген. Постоянные русские зверобойные и китобойные промыслы на Шпицбергене возникают, повидимому, в начале XVII века. О них свидетельствуют остатки построек многочисленных зимовок, кресты и могилы. Исследователи предполагают, что наши поморы промышляли главным образом у южных и западных берегов острова Эдж. Известными на Шпицбергене промышленниками были двиняне Старостины. Последний из них, Иван Старостин, 32 раза зимовал на острове, и его именем назван южный мыс Айсфиорда.

В XV—XVI веках на русском Севере сложились все виды современного мореплавания: малый и большой каботаж, а также рейсы в зарубежные страны.

Первыми мореплавателями по Белому, Баренцову и Карскому морям были уроженцы Архангельска, Мезени, Онеги, Пинеги. Суда, на которых они плавали по морям среди льдов, по нескольку суток не видя берегов, были, как записано в одном старинном документе, «мелкие посудины»: ладьи, карбасы, кочи, мняки. Эти суда успешно выдерживали дальние рейсы потому, что судостроители «делали кочи крепкие», тщательно выбирали лес для их постройки, конопатили и смолили и «вовсем делали дельно». Строили суда сами мореходы. На берегах Двины, Пинеги, Мезени, Онеги и Кеми зимой стучали топоры. Это строились новые и чинились пришедшие с моря суда. Подужемье, Мудьюг, Цигломень, Вавчуга, Золотица, Уна, Пушлаха и Нюхча славились своими судостроителями. В конце XVII века на Севере возникают первые верфи, на которых строились корабли различных типов.

Отважные, мужественные, выносливые и любознательные мореходы-северяне отправлялись на своих маленьких, но прочных судах в далекий, опасный и зачастую совершенно неведомый им путь. Их не страшили непогоды, холод и лишения. Напрасно англичане и голландцы считают себя «первооткрывателями» в морях Севера. Русские люди раньше иностранцев установили морские пути вдоль Мурманского побережья, к Новой Земле и Шпицбергену. Не раз русские мореходы помогали своими советами иностранным полярным исследователям и указывали им уже открытые и освоенные пути.

В семидесятых годах XVII века Роман Неплюев, Фома Кыркалов и Василий Шишкин из Пустозерска ходили на Новую Землю и к Югорскому Шару. XVIII век ознаменован новыми успехами русских моряков. Мезенец Федот Рахманин 26 раз зимовал на Новой Земле, шесть раз на Шпицбергене и пять лет пробыл на берегах Сибири. Он пытался даже установить регулярное плавание из Енисея в Беломорье.

В одно время с Рахманиным плавал на Новую Землю и кормщик Савва Лошкин. Он первым прошел вдоль ее всего восточного берега и обогнул северную оконечность мыса Желания, дал описание восточного берега Новой Земли. Имя Саввы Лошкина увековечено на карте мира: один из мысов северной оконечности Новой Земли, восточная бухта южного острова, а также река, впадающая в эту бухту, названы его именем.

Нельзя забыть морехода Якова Чиракина, который десять раз зимовал на Новой Земле. В 1767—1768 гг. он «в малом карбасу» достиг Новой Земли и прошел через пролив «поперек насквозь ее». Это было первое плавание через Маточкин Шар. Мореход Чиракин составил карту этого пролива и его описал. Кроме того, он дал первое описание берега Новой Земли от острова Междушарского до Маточкина Шара. Подвиг смелого моряка отмечен на карте Новой Земли: река, впадающая с юга в Маточкин Шар, носит имя Чиракина.

Первая научная, так называемая Обская экспедиция для изучения северных морей отправилась из Архангельска в июле 1734 года. Она являлась частью Великой Северной экспедиции (1733—1743 гг.), целью которой было отыскать Северный морской путь из Архангельска до Камчатки. Эта экспедиция должна была описать побережье от Северной Двины до Оби. В состав экспедиции вошли два парусных судна, построенные братьями Кармакуловыми — крестьянами деревни Островской на реке Пинега. Экипажи состояли из моряков Архангельского порта и «бывалых людей» из мезенских промышленников. Лоцманом был назначен мезенец Афанасий Юшков, проплававший в Ледовитом океане около 50 лет. Он был «из мезенских мореходцев своего времени первый».

С великими трудностями участники экспедиции добрались до устья Оби, обогнув впервые в истории северного мореплавания полуостров Ямал. Трудами путешественников побережье от Северной Двины до Оби впервые было положено на карту. Именем начальника экспедиции С. Малыгина назван пролив, отделяющий остров Белый от полуострова Ямал, и один из мысов полуострова Таймыр. Имя его спутника А. Скуратова носит северо-западный мыс Ямала.

Вторая научная русская полярная экспедиция связана с именем нашего выдающегося ученого М. Ломоносова. В 1763 году он представил доклад «о возможности достигнуть от Шпицбергена через Северный полюс в Восточное море». Ломоносов был твердо убежден, что проход Северным Ледовитым океаном вдоль берегов Европы и Азии вполне реален. Благодаря его настойчивости была снаряжена экспедиция, которая должна была по инструкции, составленной им, направиться от острова Шпицбергена к Берингову проливу и дальше в северную часть Тихого океана. В мае 1765 года три корабля вышли из Кольского залива. Экспедиция обогнула Шпицберген с запада, достигла 80°26′ северной широты. Дальше путь преградили тяжелые льды, и суда вернулись в Архангельск.

В следующем году корабли экспедиции снова отправились в плавание. У 80°30′ северной широты корабли снова были принуждены из-за сплошных льдов вернуться в Архангельск. Дальнейшие попытки осуществить проект М. Ломоносова на этом прекратились.

На Новую Землю первая научная экспедиция, возглавляемая штурманом Федором Розмысловым, вышла в 1768 году на небольшом судне грузоподъемностью около 8 тонн. В этой экспедиции участвовал кормщик Яков Чиракин.

25 августа 1768 года судно оказалось у западного выхода пролива Маточкин Шар. 10 сентября оно вышло на восток от него в свободное от льдов Карское море. Но штурман Розмыслов принужден был вернуться в пролив, так как его судно едва держалось на воде. В Маточкином Шаре мореходы зазимовали. Летом 1769 года Ф. Розмыслов закончил съемку Маточкина Шара. Съемкой штурмана Ф. Розмыслова, с некоторыми коррективами, моряки пользуются и до сих пор. Его именем названы залив на северном острове Новой Земли и остров в Карском море.

К. ГЕМП,
действительный член Географического общества СССР.

(Окончание следует).

А. С. Митрофанов

На днях после продолжительной и тяжелой болезни скончался начальник Ростовского-на-Дону морского порта, капитан морского флота II ранга Александр Сергеевич Митрофанов.

Свою трудовую деятельность тов. Митрофанов начал в 1923 году 14-летним подростком. В 1929 году он пошел добровольцем в Красную Армию, где прошел путь от красноармейца до командира роты.

В 1937 году А. С. Митрофанов начал работать на морском флоте. Он был заместителем и начальником ряда крупных портов Черного, Азовского и Каспийского морей. Последние два года тов. Митрофанов возглавлял коллектив Ростовского-на-Дону морского порта. Работая на морском транспорте, он вложил много труда и энергии в развитие южных портов, настойчиво боролся за выполнение и перевыполнение производственных планов.

За самоотверженный труд и успешное выполнение важных заданий тов. Митрофанов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За трудовую доблесть», «За оборону Кавказа», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» и значком «Почетному работнику морского флота».

Память о А. С. Митрофанове будет всегда жить в сердцах советских моряков.

ГРУППА ТОВАРИЩЕЙ.

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типография К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б00694. Типография «Гудок», Москва, ул. Ставкевича, 7. Зак. № 1097.